

第百八十六回国会

参議院国土交通委員会会議録第十二号

平成二十六年五月八日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

四月二十二日

河野 義博君

補欠選任
山口那津男君

四月二十三日

山口那津男君

補欠選任
河野 義博君

出席者は左のとおり。

委員長

藤本 祐司君

理事

赤池 誠章君

渡辺 猛之君

田城 郁君

広田 一君

魚住裕一郎君

委員

青木 一彦君

江島 潔君

大野 泰正君

太田 房江君

北村 経夫君

酒井 庸行君

豊田 俊郎君

中原 八一君

野上浩太郎君

森屋 宏君

田中 直紀君

野田 国義君

前田 武志君

河野 義博君

室井 邦彦君

国務大臣

副大臣

大臣政務官

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

田中 茂君

和田 政宗君

辰巳孝太郎君

吉田 忠智君

太田 昭宏君

高木 毅君

野上浩太郎君

坂井 学君

土井 亨君

中原 八一君

田中 利幸君

谷口 守君

宇都宮浄人君

岡本 勝規君

参考人

筑波大学システム情報系社会工

学域教授

関西大学経済学

部教授

富山高専専門学

校国際ビジネス

学科准教授

岡本 勝規君

岡本 勝規君

岡本 勝規君

岡本 勝規君

岡本 勝規君

岡本 勝規君

岡本 勝規君

岡本 勝規君

岡本 勝規君

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案の両案を一括して議題といたします。

政府から順次趣旨説明を聴取いたします。太田国務大臣。

○国務大臣(太田昭宏君) ただいま議題となりま

した都市再生特別措置法等の一部を改正する法律

案及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法

律の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

まず、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案につきまして御説明申し上げます。

我が国の地方都市では拡散した市街地で急激な人口減少が見込まれる一方、大都市では高齢者の急増が見込まれる中で、健康で快適な生活や持続可能な都市経営を確保することが重要な課題となっております。この課題に対応するためには、都市全体の構造を見渡しながら、住宅及び医療、福祉、商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した公共交通に関する施策を講じることにより、市町村によるコンパクトなまちづくりを支援していくことが必要です。

このような趣旨から、この度の法律案を提出することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、市町村は、住宅及び医療、福祉、商業その他の居住に関連する施設の立地の適正化を図るため、立地適正化計画を作成することができ

ることとしております。

第二に、市町村は、立地適正化計画に都市機能誘導区域を定めることができることとし、この区域内に誘導すべき施設について容積率規制等の緩和や民間都市開発推進機構による民間事業者に対する支援を措置することとしております。また、この区域外において当該施設の建築等を行うとする者は、事前に届出をしなければならないこととし、市町村長は必要勧告をすることができ

ることとしております。

第三に、市町村は、立地適正化計画に居住誘導区域を定めることができることとし、この区域内において住宅を整備する民間事業者による都市計画、景観計画の提案制度を創設することとしております。また、この区域外において一定規模以上の住宅の建築等を行うとする者は、事前に届出をしなければならないこととし、市町村長は必要勧告をすることができ

ることとしております。

その他、これらに関連いたしましたして、所要の規定の整備を行うこととしております。

次に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案につきまして御説明申し上げます。

我が国においては、人口減少、少子高齢化が加速度的に進展することにより、公共交通事業を取り巻く環境は年々厳しさを増しております。特に地方部においては、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されております。一方、人口減少社会において地域の活力を維持し、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通ネットワークを確保することが喫緊の課題となっております。

このような状況を踏まえ、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークをつくり上げるための枠組みを構築することが必要になります。

このような趣旨から、この度の法律案を提出することとした次第です。

えていかなければならない、それが実際我々取る手段だということになります。

そういうことで、同じような図を、全国の二千の住宅地を持つてきまして、それぞれのところに住まれている方の一人当たりの自動車燃料消費量を縦軸に、横軸にその地区の人口密度を取ると、この右側のような図になってくるということになります。右下に行くほど公共交通の利便性が大きい住宅地であり、なおかつ土地利用のコントロールがしつかりなされている、そういうふうなコンパクトな住宅地というのが右下に来ると。あと、赤いところは商業系でございますけれども、そういう駅前のところとかが一番下側に出てくる、環境負荷が低くて歩いて暮らせるような構造になっているということになります。

五ページに行ってくださいと、そういう町でお一人一人がどれぐらい歩いているかというふうな情報も併せて整理してございます。これは、楽しく町中を歩いていただくという意味では、やっぱりこの上側の人口密度が百人以上、駅から非常に近いところにお住まいの方は徒歩量が非常に多くなっています。あと、下の方の郊外の準工業地域という土地利用計画が余りきちんとされていないようなところでは、車に依存するような形で、健康まちづくりの上でもうちよつと歩行を促進していくというふうな必要があるというふうな差も見えてございます。

六ページに行ってくださいまして、このようなことで、日本でコンパクトシティー政策が議論し始めたのは二〇〇〇年以降なんです、現在に至りますまで、その重要性がいろんな、国ももちろんそうだし、地方自治体でも認識がされるようになってまいりました。地方自治体の都市計画は基本的にマスタープランというものでその基本方針が記載されてございますが、その記載の中に果たしてコンパクトシティーという政策が掲げられているかどうかということを、これを丹念に全部集めまして読んで分析したのがこの六ページの例でございます。

これは、下の表にありますような大都市圏から地方圏の都市で何年頃にマスタープランを作成して、それぞれの、コンパクトシティーとか、あと都市の低炭素化とか、関係する政策がどれだけきちんと記述されているかということを整理したものでございます。黒が割と昔からそういうプランを作られているところですね。青、赤になるに従って、最近になるに従ってそういうプランを作られた都市ということになります。

これを見ていただきますと、最近、赤の四角で、それがコンパクトシティーのところに非常に増えているということ、地方圏都市においてもそういうコンパクトシティー政策を積極的に取り入れようという自治体が増えてきたということがお分かりいただけるかと思えます。その中でもいろんな目標を持たれてこういう都市の集約化を進めようとして、例えば、都市の活力を高めようとする。あと、都市経営ですね、郊外への投資よりも都心に対して重点的に投資をすること、都市全体の投資の効率化を目指すということ、都市経営を目指す、改善を目指す、と。あと、当然、周辺の緑を保全することにもなりますので、環境保全を主眼に置かれていう都市というふうな形でコンパクトシティーを採用されている都市が倍々というような形で五年ごとに増えているというのが実態でございます。

次のページへ行ってくださいまして、ところがなんです、じゃ、実際にこういうプランはできているんですけれども、各自治体の方が本心ではどう思われているかということも実は興味の対象でございます、いろんな地方で講演とかさせていただく機会に、コンパクトシティーの説明をさせていたただくと併せて、実際どう思われているかということ、地方の行政担当者の方にアンケートをとってまいりました。

実際対象となったのはこの七ページにございす九百三十六名の方で、うち五百二十七名が地方公務員で主に都市計画の担当をされている方で、百三十の自治体の方から回答をいただいております。

す。一番北は北海道から南は沖縄まで、一番小さな町は鳥取県に日吉津村というのがございす、その担当の方からいただいたいております。

その結果が結構ショッキングなんです、八ページにございまして、八ページで、一回の講演でアンケートしておりますので、その講演を聞く前と後でどうでしたかという差をお尋ねしております。

これ、皆さん、聞いてくださっている方は非常に気を遣われている方ばかりで、私の話を聞いてよく分かったと赤の方が増えているんですが、そこを見ていただきたいのは、ではなくて、見ていただきたいのはここ、オレンジで囲っております。たくさん質問項目あるんですが、その中のDといふところのコンパクトなまちづくりの実現可能性は、あると思いませんかというところに関しては、これは五段階評価の平均なんです、一・七なんです。これ、考え方を受け入れられるかとか、ほかの項目に関しては皆さんそこそこの平均的に回答されているんですが、できると思いませんかということに対してはネガティブ、行政担当者の方には無理だと思つていてというのが実は実際のところでございます。だから、プランには書くんだけれども無理じゃないかというのが正直な気持ちだったのではないかと思います。

じゃ、なぜ無理ですかというのをお尋ねしたのが九ページの一覧でございます。

九ページのところで、どうしてコンパクトなまちづくり難しいかと思つてますかという、行政面での障害の部分に対して回答を抜き出したものなんです、一番は予算がない、それに対応する予算がないということですね。あと、既に決定された計画があるということですね。あと、制度がない。それから、公共交通のサービスレベルが低過ぎる。あと、都市構造が公共交通利用に適していないなどといった項目が上位に挙がってきております。あと、もうちょっと下の、星が付いております適切な事業手法がないというところまで合わせ

ますと、いずれも今回の法律の改正で改善が期待されている項目だということに考えております。

実際問題、やろうというふうには各自治体の方は思われているんですが、なかなかできない。それはなぜかという、このように書いてあることが大変だったということで、そこを乗り越えるという意味で今回考えておられる法改正というのは非常に意義があるものではないかというふうに考えております。

残された時間で、十ページ以下の、具体的なコンパクトシティーの例ということで、参考になるかも分らないという海外事例を載せていただきました。

十ページ以降にございすのは、カールスルーエというドイツの人口二十万人程度の町でございます。人口二十八万人なんです、日本で申しますと、県庁所在地だと、人口二十万人ぐらいという徳島県徳島市とか、あと茨城県水戸市とかのクラスになるんですが、この町が、十一ページ、次のページを見ていただきますと、これは平日の午後、昼下がりになんですけれども、都心でこれだけの人が出ているということでございます。非常ににぎわつておりまして、これ道路の断面見ていただきますと、基本的に公共交通とそれと歩行者のみというふうな道路構成になっているということですね。

この町が、結構プランをきちんと考えようというところで、次のページの十二ページにお示するような形で、このFプランという、これはマスタープランに相当する上位計画のものなんです、が、こういうプランを作っております。オレンジ色のラインというのは、これはLRTのラインでございます、百二十キロもちょっと整備して、非常に整備している自治体なんですけれども、その大事なターミナルですね、そこをキーにして、A、B、C、Dというふうな形で都市の機能を作つておられるということになります。

十三ページを見ていただきますと、その町中の

典型を幾つか入れておられますけれども、例えばAですと、高齢者の方が問題なく町中を移動できるようにということ、沿道も含めて整備を考えるということですね。あとBですが、これはプラットホームとかをわざわざ造らないで、非常にコストを下げた形でターミナルをきちんと造っているとか、あとCはロケーションシステムですけれども、どれぐらいの頻度で次やつてくるかというのがこれ見えるかと思いますが、非常に高頻度のサービスをしているということですね。そういうふうなサービスをすると、Dにありますように、大きな荷物を持った買物客の方でも自動車を利用せずに町中に出てきて公共交通を使って生活しようということになるということでございます。

あと、十四ページ、これは最後の一枚でございますが、やはり日本の空間づくり全体をもうちょっと見直さなければいけないということで、EとF、済みません、国内の事例ですけれども、対比的に入れております。

Fは、例えば交通安全を一生懸命配慮したんだろうと思うんですけども、歩道とかをいつばい造っていると思うんですけども、実は結構逆に危なくなっているというものでですね。Gのように、逆にこういうふうな女の子が遊んでいるような、車を入れないで、これトランジットモールと申しますけれども、公共交通と歩行者だけのスペースを造るというふうな形が期待されるということです。

Hはカールスルーエの町中、平日昼下がり、これ大学生が大学をサボって遊んでいるのかなと思うんですが、日本の大学生はなかなか町中で遊ばないので、大学生が町中で遊ぶような、そういう風景が生まれればよいかなというふうな思っております。

以上、雑駁でございましたが、説明とさせていただきます。

どうもありがとうございます。

○委員長(藤本祐司君) ありがとうございます。

次に、宇都宮参考人をお願いいたします。宇都宮参考人。

○参考人(宇都宮浄人君) 宇都宮でございます。では、私も座ってお話をさせていただきますと思います。

私でございますが、私は交通経済学あるいは経済統計学というのを専門にしておりますが、都市と交通の問題にはそういう意味で大変関心を持っております、これまでもそういった研究者あるいは一市民の立場から都市交通あるいは地域の問題について物を書き、あるいは発言をしてみたりしました。今回も、そういう意味で、海外の調査や経験等も踏まえながら私なりの御意見を申し上げていきたいなというふうに思います。

今回のまず法律の改正でございますが、あらかじめ申し上げれば非常にいい方向性であるなど思っております、是非これを推進していきたい。言い換えれば、ただし、それを是非実効性のあるものにしていただきたいというふうに思っております。逆に言えば、それが実効性がなければ結構日本の状況は厳しいのではないかと、そういう問題意識も持っているということで、海外の事例も含めながらお話をしたいと思っております。

資料でございますが、三ページにまず海外の件をちょっとだけ載せております。

現状認識として、日本の現状がかなり厳しい状況であるということは先生方御存じかと思えますが、少し海外を見るとちょっと違った絵が見えてくると。つまり、ここではドイツの例を挙げてございます。実を言うと、ドイツというのも日本と同じように、人口は日本より先に減少していて、さらに高齢化が進み、六十五歳人口が既にもう大分前に二〇%を上回ると。更に言えば、やはり車社会というのはこれはもう避けて通れないわけで、ドイツでもいまだに自動車保有台数は増えている。にもかかわらず、地域公共交通、ここでは都市圏の近距離交通も含めるわけですが、そういったものの利用は増加しているということ

です。

実際ドイツに行きますと、先ほど人口二十万とかいってお話ありましたけれども、そういったカールスルーエのような町が大変なにぎわいを見せている。日本であればシャッター街である。この彼我の差は何があるだろうかと、これはやはり何か政策的な問題があるのではないかと気がするわけであります、先ほど谷口先生の紙にもありましたとおり、LRT、公共交通が人を運び、町中が人でにぎわっていると、こういう姿があるわけです。

それで、一枚めくっていただきますと、今度フランスの事例もちょっとだけ書いてございます。フランスは実はドイツと違って路面電車、このLRTと呼ばれるものを一度全部廃止しました。そういう意味で自動車社会にやりなつたわけですが、実はドイツはかつてあるものをそのまま生かしている、フランスはそれを復活させているわけですね。しかも、これ見ていただくとお分りのように、ほとんど二〇〇〇年以降に、人口十萬前後、フランスの場合は都市の規模が小さいので日本というところと六掛け、八掛けかもしれないけれども、日本というところの人口二十萬前後の町がこういつた新しいLRT、都市交通を導入することによってやはり同じようににぎわいを取り戻しているということなんです。

かつては自動車であふれ空気が汚れていた町が復活している、こういう事実があるということ。考えると、言い換えれば、日本においても何かそういうことを考えていく必要があるのではないかと、ということを感じるわけでありまして。

次のページは、実際に海外の地域公共交通の動向のうちLRTがどれぐらい増えているかというのをグラフで表しております。これは、ドイツのように、あるいは日本の広島のように、かつてからある路面電車が含まれておりません。全く新規、あるいは一回廃止してしまったものを新たに造り直したLRTと呼ばれる次世代型路面電車、これだけをカウントして、今やこの三十年余りに

百四十を超えるに至っていると。ちなみに、日本は富山のライトレール一か所だけであります、廃止のケースはありましたけれども。こういう現状があるということで、やはり何か日本と世界というのは、政策的な違いがこういうことをもたらしていないかということが考えられるわけです。

それで、次に、私の意見としては、日本の常識は世界の非常識という観点から幾つか、何点か申し上げたいと思います。

まず、日本の場合、公共交通は黒字経営が基本である。これはこれで一つの考え方でありまして、実際民間事業者が頑張って収支を得ている、これは重要なポイントであります、経済学を勉強した人間からすれば、市場メカニズムというのは市場の失敗がある、交通というのはその典型であるということが書かれているわけです。

実は、諸外国では、例えば建設コストも含めた資本コスト、これはもう公的資金で賄うのが基本であります。イギリスの場合は一部それを民間資金を入れるPFIと称論が始まっておりますけれども、これはあくまで社会資本であるというのがもう当然のように常識なわけであつて、日本はたまたま、戦後あるいは高度成長期からバブル期まで地価が上がり、右肩上がり人口が増え、こういう時代で建設コストが回収できたわけですけども、そういうことというのはある意味で特別な時代の話であつて通常はあり得ないよと、こういう発想であります。これが一つ。

更に言えば、日本の場合は、当然運行費用も運賃収入で賄う、これが当たり前なんです。よく、これができていても金利払いがあるので赤字だよといっているいろいろたかれるわけですが、実は海外ではそもそも運行費用も運賃収入でカバーすることを求めているわけではないんです。別に、都市の一装置である、社会資本である移動装置を、その単体の事業の収支で合わせる必要があるんですかと。それはあたかも、百貨店がエレベーターという装置を設置して、移動手段としての装置を設置していて、エレベーターに百円とか二百

円取って、エレベーターのメンテナンス代、電気代、そういった費用を賄って、エレベーターだけで単体の収支取らないのと同じですね。こういう発想なわけです。

実際、それぐらい収支が合うぐらいであればむしろ安くしようみたいな発想すらあるわけで、次のページ見ていただくとかなりの補助率が出てゐるし、これちょっとデータ古いんですが、最近新しいデータで見ても、やっぱり五十都市辺りぐらい調べても、大体中央値は、運賃で賄えるのはまあ半分前後かなと、こういう状況が一つあります。これがまず一つ目の日本の非常識。

それから次は、都市内の公共交通事業者、当然民間ベースです。市場競争というのが原則になっています。私自身は、非常に、民間活力を生かし、効率的な経営を行い、サービス向上を目指す、これは重要だと思っているし、運行を民間でやることは全て異存はありませんが、実は、効率的な資源配分と経済学者は言うわけですが、それはやっぱり調整も必要なんですね。

例えば、ダイヤ調整。今回の法律出ていますけれども、もし競争して、ゼロ分、二十分、四十分のバスに対して次の競争相手はどうするかというと、一分前の五十九分、十九分、三十九分と、こういうバスのダイヤを設定するわけです。そうすると、確かに競争はしているけれども、利用者であるバスの利用者は結局、ゼロ分を逃した後、十九分まで待たされるわけです。これがもしダイヤ調整してゼロ分、十分、二十分になれば十分で済む。この待ち時間九分というのは、経済学的には極めて資源配分が無駄だという言い方をします。なぜなのか。待たなければならぬわけですから、その間待つということはずいぶん資源の浪費なわけです。こういう非効率なことが起こる。

あるいは、日本の場合は運賃も統合されていません。海外では大体、交通計画主体が運賃統合までして共通運賃制、ゾーン運賃制やります。日本はそれぞれ異なる。どういことが起こるか。例えば、本来であればJRと地下鉄とを組み合わせ

て行けば最も早い距離であっても、いや、そうすると高くなるから、ぐるりと回って地下鉄に乗ろうとか、あるいは電車は使えないからバスだけ乗ろう。これは結果的に、我々の労働も含めた資源を非効率にゆがめているわけです。だから、そういう意味では、経済学者からすると、こういう仕組みというのはやっぱりよろしくないわけですね。なので、こういう意味で、今の日本の市場原則というもの、公共交通市場に単純に生かすわけにはいかないであろうということでもあります。

それから三つ目として、道路の件ですけれども、自動車の円滑な通行、これが交通の発達、これも重要です。私は自動車を全く否定しませんが、やっぱり空間利用ということ考えたときに、自家用車に占拠されるのはいいか、公共交通に誘導する方が結果的に自動車も含めて便利になりますよというの、この左の下、これはストラスブルの図なんです。

それから、もう一枚めくっていただきますと、実は道路というのは、今実際各地でいろいろやろうとするとすぐ渋滞という問題が起こるわけだけれども、本当は、自動車の円滑な通行も重要だけれども、歩行者だって自転車だって、あるいは沿線住民も利用するわけです。

それで、先ほど谷口先生の写真にもありましたとおり、トランジットモール、歩行者と公共交通の専用空間、これでき上がっているわけですね。これはもう世界中あるわけです。日本ではほとんどありません。厳密に言うとバスで一部ありますが、そもそも路面電車入れないですね、これ道路交通法で。何でも、歩行者専用道路に車両が入る場合は一応許されているんですが、車両等となっていないので路面電車は入れない。したがって、日本では路面電車は、トランジットモールの法解釈である、こういう非常にナンセンスなことが起こっているわけです。こういったことはやっぱり改めていく必要があるんじゃないかなと思っております。

ちよつと次、ページ飛ばしまして、三。じゃ、こういう形で総合的な政策を目指していくかということ、私なりに一つ、私というか、世界の交通経済学の人々がシェアしている一つの考え方があります。STOと言われている。要は、より良い交通政策、社会を築く上でSとTとO、すなわち、戦略であるストラテジーと戦術であるタクティクス、そしてオペレーションがあると。戦略というのは、交通政策どうすべきとか、市場シェアどうすべきとか、どういう地域にどういうターゲットでやるかという長い意味での戦略。戦術は、例えば共通運賃にするのか、どんなダイヤにするのか、こういった戦術がある。そして、実際の運行がある。こういう整理が大体世界の交通経済学者ではシェアされています。私もこのSTOをベースに少し整理をしました。

次のページですけれども、私は、今回、交通政策基本法ができ、あるいは今回の法改正の理念的な意味でのストラテジー、戦略というのは大分明確になったかと思うんですが、じゃ、それを実現するための戦術はどうかと。幸い、ヨーロッパなんかでは実はこのオペレーションの部分も非常に問題になるんですが、日本の場合は、いろいろ問題があるとは言われますが、現場は結構堅実だなと思っております。私はやっぱりこのタクティクスをもう少し確立すべきであらうなというふうに感じております。

そこで、私なりに最後に意見を幾つか述べて締めたいと思いますが、まず一つ、真に総合的なことなんです。これまで総合という言葉は常に使われてきました。しかし、とすると総花的になりかねません。海外では、かつては総合政策と日本で訳していたコーディネーションポリシー、言わば個別単位の調整をやっていたわけですが、今はインテグレートッドポリシー、つまり一つ一つの要素を組み合わせる一体化した政策にすると。さっきの運賃にしてもダイヤにしても、A社とB社が争ったのでそこを調整しましょう

じゃない、都市計画全体の中で統合して交通を考えていく、こういうポリシーにしていくなが必要があると。これ、海外の状況であります。

したがって、単に単純なダイヤ調整ではなく、路線、ダイヤ、更に言えば、それは鉄道間だけではなく、鉄道とバス、あるいはバスと場合によっては自転車、あるいは車の駐車料金政策も含めた、こういったものがなければいけない。言い換えると、日本の場合はパーク・アンド・ライドをしても、駐車料金を払ってその後もう一回電車賃を払う、こんなことするぐらいだったらそのままで行っちゃおうみたいな話になってしまっているわけですね。ということがないようにする必要があります。

あるいは、公共交通に移動するのであれば、車も重要だけれども、都心まで車で来られる方、社長さん、忙しい方、そういう支払意思の高い方は来てもらってもいいよ、ただし都心の駐車場は高くすると、こういった傾斜的な駐車料金の制度とか、こういったものを含めて全体、統合的な政策が必要なんではないかということが一つ。先ほど来申し上げている初乗り運賃が会社ごとに取られるなんていうのも、そういう意味で変えていく必要があるのではないかとというのが一つ。

それから二つ目ですけれども、ここに書いてあるのは、自家用車との適正な役割分担ということ、これは法改正等でも出していますが、具体的に強力に推進してもらう必要があるということ、やはり中心市街地の道路というものは公共交通優先にする、もちろん郊外は車も使っていたら、こういったものをもう少し明確にメッセージを出してほしい。逆に、中心市街地であれば、多分日本で見えたことのないいろいろな問題あるんじゃないけれども、バスと例えば路面電車の通路共用、こういうのが当たり前のよう海外では行われているわけですね。例えば、こういう形で公共交通というものを一体化してやっていくような制度も可能じゃないかなというふうに思うわけです。

それから最後、そういったものの統合的な

政策をするに当たって、やっぱり広域調整機能というのは担保していただかないといけない。交通というのは一つの行政、自治体で収まるものではありません。場合によってはそれぞれの自治体同士の利害が対立することもある。その主体を明確化することによって真に総合的な政策を目指していただくと。

とにかく、今回の法改正によってやはり強いメッセージを送っていただきたい。確かに県が調整に入ると。でも、私聞きますと、やっぱり県もできるんでしょうぐらいで、現場の自治体の方って何か腰がまだ引けているわけですね。そうではないんだと、今後はこういう方向でやっていくんだということをメッセージとして出し、先ほど日本の常識、世界の非常識と申し上げましたが、やっぱりこれまでの時代的な背景の中でとらわれている我々の社会通念、これは一般市民も含めてですけれども、そういった社会通念を今回の法改正によって大きく変化させていく、変革していく、そういうメッセージを発していただけたらなというふうに思います。

取りあえず、私の陳述は以上でございます。

○委員長(藤本祐司君) どうもありがとうございます。次に、岡本参考人をお願いいたします。岡本参考人。

○参考人(岡本勝規君) 岡本勝規と申します。本日はよろしくお願ひいたします。

私は、専門が人文地理学で、フィールドワークとか聞き取りとか、そういった方式で研究を進めているタイプの人間でございます。高等専門学校というところで教員をしておりまして、富山というところで暮らす一市民として公共交通に関する市民運動にも関わってまいりました。今回こういう場でお話しさせていただく機会を与えてくださいましたので、コンパクトシティーを標榜する富山に住んでいる者として、理論というよりは実態のようなものを中心にお話をさせていただきます。ければと思ひ、お話しさせていただきます。

コンパクトシティーというふうに言いますと、まず大体名前が挙がりますのが青森、それから富山だと思ひます。富山でも確かにそういったことを標榜して久しいかと思ひます。私自身は富山に住んで十五年ほどになるのですが、確かに来た当初、かなり中心市街地、寂しい印象を受けました。幼少の頃にまた北陸へ、別のところに住んでいたときに富山へ来たときはもう少しにぎわっていたのになという印象を受けました。

その後、コンパクトシティーの名の下、様々な再開発がなされたかと思ひます。

皆様のお手元の資料を見ていただきたいのですが、お手元の資料の方の一番後ろのこの図でございます。こちらを御覧いただけますでしょうか。三枚目の図でございますけれども、中心の商店街、富山においては総曲輪通り、総曲輪と書いてありますけれども、ここはソウガワ通りと書いて、ここ、それから中央通り、そしてその間に南北に市電が通っておる通り、この辺りが中心市街地、中心商店街となっております。昨今、コンパクトシティーということで、総曲輪通りの西の端っこ辺り、総曲輪フェリオと書いてある部分がございますが、この辺り一帯が再開発されたところの目的というのが、やはり中心市街地の活性化、にぎわいを取り戻していくということ、言うなれば再編成の過程で新しい核をつくらうという動きだと思ひます。

その結果として、一つの例を示しますが、歩行者通行量の変化というものを御覧いただきたいと思ひます。一枚目を御覧ください。こちらは、この中心商店街の各地における歩行者通行量の変化でございます。

こちらの方を見ていただきますと、その総曲輪フェリオと呼ばれている再開発地区ができ上がったのが平成の十九年でございます。ですの、効果として平成十九年以降となっていくのかというのがやはり重要な点でございますけれども、なかなか歩行者通行量というのが伸びていないという現状がございます。もちろん、一時的に、例えば平成十八年から十九年の動きを見ただけですと、赤いラインで示した富山西武南側とか、あるいは青いラインで示している総曲輪フェリオ北西側といったところ、この部分は平成十九年に再開発事業が完了したときにぐっと戻っているわけですけど、その後また漸次下がっていつていけると、そのような状況にあります。また、商店の数というのに関しまして、なかなか増加というのが見られていないようでございます。といいますのも、これは私の方で調べたものでございますけれども、例えば総曲輪商店街の振興組合に加盟されている会員数というものが、これが平成二十年には八十三、会員数あったわけでございますが、八十三あったのでございますが、平成二十五年には五十八になってしまっております。

コンパクトシティーということに関する論文をつらつら見ますと、町中の居住者というのについてはい定の効果が見られて増えていく傾向というものが多くございまして、残念ながら、歩行者交通量とかあるいは商店の数といったような点に関しては余り成果が上がっていないというような見解が多いように思ひます。

実際のところ、そうなつてきますと、その地元の商店は一体どうなつてしまつていのかという点になります。歩行者交通量の下に一枚写真が載つております。これは私がこの連休中に撮つてきたものでございます。五月の六日に撮つてまいりました。この写真は中央通り商店街と呼ばれている商店街の一角でございます。どの辺りかと申しますと、市街地のこの再開発の図を見ていただければお分かりになると思ひますが、右側の紫のラインが中央通り商店街です。平成十二年にマンション中心のビル完成と書いてあるこの辺り、これより若干東側で撮つた写真になります。連休中にもかかわらず余り人がいらつしやいません。

このような状態ということになつてしまつてしまつと、実際に町中に住む人が富山でも増えてはおりませんが、増えてはいるにもかかわらず、なかなか歩行者通行量であるなり、あるいは商店の客入りなりに反映してこないという現状があるというところで、必ずしも結び付かないという印象を持ちます。

また、もう一つ問題でありますのは、こういうふうに商店街が閑散としているのを見ると、何もないなという印象を受けられるかもしれない。せんが、実はこのような商店街でもぱらぱらと店がございまして、そしてその中ではそれぞれの思いで頑張つておられるわけでございます。そこへ再開発の事業が降つてくるというふうな、まあ本来はコンセンサスを得てやつていられるはずですから降つてくるという表現はおかしいんですけども、やつてきたときにどういう再編成がなされるかということですね。

例えば、総曲輪フェリオという再開発地域においては、かつては六十五の店舗数があったというふう言われておりますけれども、その後再開発事業が完了したときに元あった店舗で残つたのは幾つだったかという、六つだというふう言われております。そうなつてきますと、再編成といつてもかなりの淘汰がなされて、それから新しい店が外部から招かれていというふうな傾向になりはしてないか。この辺では、例えば再開発地区に大きな本屋さんが入りましたけれども、そのあおりかどうかは分かりませんが、お向かいにあった老舗の本屋さんがなくなつていたりとかいうようなこともございます。

ですので、コンパクトシティーというのが新しいスクラップ・アンド・ビルドのコンセプトとしてかなり、何といひますか、魅力的なコンセプトにはなつてはいるかと思ひますけれども、その過程で、地元既に存在している、あるいは頑張つていというふうな商店の存在というものを生かし切れているかどうかということが一つ懸念材料として残ります。

二枚目を御覧ください。私が一つ懸念をしておるのは、このままでいっ

た場合、いわゆるウィンブルドン現象と呼ばれている、要するに外側から来た商店で活発になっていて地元の商店が残らない、あるいは、外側から来た商店で一時的に活発にはなるけれども、しかしながら何らかの事情で撤退してまた非常に閑散とした状況に戻ってしまうというようなことを懸念をしております。

続いて、交通の方でお話をさせていただきます。

交通の方では、富山というのは公共交通に力を入れて日本においてもなかなか希有の存在だと思っております。その点は積極的に評価しなければならぬと思います。ただ、例えばこの中心市街地において、公共交通が必ずしも政策の軸になっているのかどうかということについては少し検討が必要ではないかと。

というのも、現在中心市街地の駐車場の状況というのを、単純に地図の検索で見ただけでもこれだけばつと出てまいりました。これだけあるのをごさいますでけれども、中心市街地の再開発においては大体大規模駐車場が造られておりまして、今回総曲輪フェリオを中心とした再開発においても六百三十台の駐車場が造られております。また、今後計画されているシネマコンプレックス等を中心とした再開発においても百六十台ぐらいの駐車場が計画されていると。

先ほど宇都宮先生もおっしゃっておられましたけれども、公共交通というものを軸として考えていくのであるならば、マイカーというものについて、マイカーとの競合というものについても考えていかなければなりません。このままでもいけますと、マイカーと公共交通の共存と言いますけれども、本当にマイカーから公共交通の方へ人を誘導しようとしているのかどうかというのがちょっと分からない状態かと思えます。コンパクトシティという点に関しては、コンパクトシティという点に関しては、公共交通に決めてやっているのであれば、公共交通についてもある程度腹を決めてそちらに軸足を移してほしいなと思っております。

富山においては、基本的に路線の整備であるところがあるいはフリークエンスであるところかといったようなことについては割と積極的な対応が取られていると思っておりますけれども、しかしながら、やはり積み残しておるのは、これは富山に限らず言えると思いますが、運賃の問題だと思っております。やはり公共交通というのは、路線があつて、じゃんじゃんやってきて、それでかつ安いというのが重要だと思えます。やはり周囲の人に話聞いてみますと、公共交通で家族全員で移動するのととても高いと言っているですね。本来であれば、車の購入費を考えるとそこまで高いと言えるのかとは思いますが、それでも、高いと言います。その点、先ほど来例に挙がっているカールスルーエなんかは、家族バスを利用すれば休日は無料になるとか、そういった非常に運賃面での優遇策も講じておられる。

また、初乗り運賃の問題というのをごさいます。本来であればゾーン運賃を導入すべきだと思えますが、例えばソウル市なんかでは、ICカードで乗っていくば五回までは乗り換ええられて、運賃を通算する、距離によつて通算するというようなこともやっておりますから、是非そういったことも考えてほしいというふうに思っています。

ただ、本来であれば、そういったことをやるに当たっては、自治体なり国なりにしても、何らかの法的な裏付けというものがあべきではないかと思えます。昨今、交通基本法というのが出ましたですけれども、やはり移動権の問題というのははつきり位置付けていないのも問題ではないかと思えます。自治体にあつては移動権などを盛り込んだ基本条例などを制定するなり、あるいは国は交通基本法でそういったことも保障するなりして、その結果、それを根拠にして公共交通というものの整備に邁進するとかいうか前進するとかいうような形が私は正しい道だと考えます。

最後に、この公共交通の問題というのはよく高齢者を対象にして話が出てまいりますけれども、

実は若年層も結構大変な思いをしております。私なんかの教え子に話を聞きますと、早く免許を取って自由に動きたいというような声を聞きます。そういったことを考えますと、やっぱり若者にもちよつと厳しい町になっているんだらうなと、地方都市は。そういったところに今後残つてくれるのかというのを非常に懸念をしておりますので、若年層の側にも配慮した整備というのを考えてほしいなと思えます。高齢者の行動パターンだけを念頭に置いての整備ではちよつと不十分ではないかなと思っております。

○委員(藤本祐司君) ありがとうございます。

以上で参考人からの意見の聴取は終わりました。

これより参考人に対する質疑に入ります。

なお、大変恐縮ではございますが、各委員の質疑時間も限られておりますので、参考人の皆様におかれましては簡潔に御答弁をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、質疑のある方は順次御発言願います。

○江島潔君 おはようございます。

三先生におかれましては、大変貴重な御意見を拝聴させていただきました。ありがとうございます。

私、前職で山口県の下関市というところの市長を四期ほど務めておりましたので、人口の減少、高齢化、それから各地域の過疎化という問題には本当に直面をして頭を悩ませてきたところでございます。

また、幾つか本場に、実際に全国の自治体の職員が、コンパクトシティ化というものをお題目に上げながら、現実にはできないだらうなと多くの職員が思っているところも非常に衝撃的だったんですけれども、一つずつ各先生方には是非質問させていただこうというふうに思っております。まず、谷口先生には是非お伺いさせていただきたいのが、先生の御講演の前と後で、コンパクトシティの実現は無理だろうなと思つてた職員が劇的にできるよう気持ちが変わつた、その辺のポイントが、どういうところに先生が力説をされたか、その辺のエッセンスを是非お聞かせいただければと思います。

○参考人(谷口守君) ありがとうございます。自治体の方は皆さんやっぱり横のつながりがなくて、情報を余り十分お持ちでなかったように思うんですね。ほかの地域でこういう実例がありまふという情報をお見せすると、同じ人間なんですかなというものが基本的なベースのところにあつたのかということ、こういう実例、ほかのところでどうやって、具体的にどう乗り越えたのかという情報共有のようなのが非常に大切ではないか。

あと、この中에서도お見せしたんですけれども、どうやったらいいか分からないというのがやっぱりベースにありまして、技術的なサポートとか、どういうレベルであれば十分というふうに周囲の方に納得できるかという、そういう判断でできる材料、そういうものを併せてセットで技術的に提供していくということが非常に大事ではないかというふうに感じました。

以上でございます。

○江島潔君 ありがとうございます。

コンパクトシティというものの実現をしていくために、まずは職員教育をしつかりとしていかなければいけないということを先生のお話を通じて特に痛感をしたところでございます。なかなか、職員がこういう意識レベルであつたということとはちよつと私も盲点というか、非常に気付かなかつたところでありまして、是非、先生の御意見はまたいろいろ関係の自治体のコンパクトシティを目標していくところに、まずそちらの教育からスタートしていかなくちゃいけないということ、是非また使わせていただこうというふうに思っております。

続いて、宇都宮先生に質問させていただきます。

公共交通機関が、かつては鉄道ももちろん黒字の時代もありましたし、それからバス路線も決して赤字のところばかりではなかったんですが、今はもう現実にはバスは多分、市営、都営バスは皆赤字、また私立企業のバス路線も余り、黒字のところというのは都会の都市部のごく一部に限られるのではないかと思っております。

地方自治体の中でも常に、そろそろこはやめたいと思えますというバス会社の申出と、地元何とかが継続してくれという陳情と、じゃ、その折り合いを取って、幾ら地方自治体として補助金を出して、これぐらいまでの乗客があれば出しなうと、本当に少ない財源の中から公共交通機関を支えるということに各自治体は苦勞していると思えますすけれども、バス路線がなくなると次に来るのは、今度は、じゃ、バスの代わりにコミュニティタクシーを走らせると。これも言わばいろいろな補助制度を使いながら、少なくとも乗客のための公共交通機関として、タクシー代よりも負担が低い、そういうシステムをそれぞれ工夫しながら取り組んでいるところでありますけれども。

先生の御講演の中で一番興味深かったのが、日本では言わば赤字になったらそれはやめるというようなことが常に俎上に話題として上るんですが、それは日本の常識であって、世界の常識的には、公共交通機関は別にそこで採算取れなくてもいいじゃないか、ほとんどそういうものは社会の公共財の一つとしてしっかりと国として支えればいいではないかという考えが定着しているところ、非常に私も何か長い間染み付いてきた、何とか赤字にならないとこれは無理だなというように思いから少し気持ちを変えられるかなと意を強くしているんですけれども。

特に赤字路線と言われる、まあこれはコンパクトシティというもののよりかはもう少し大きな範囲になるのかもしれませんが、赤字路線はたくさ

ん地方では現実にございます。こういうものに對して、そうするともう少し税金を投入をして維持をしていくということに対する、何といひますかね、正当性という合理的な裏付けというのか、その辺はいろいろなそういう諸外国の例なんかを参考にしながら、日本において、J・Rにしても民鉄でもそうなんですけれども、赤字路線を維持していくための税金投入というものに何かアドバイスをいただけますでしょうか。

○参考人(宇都宮浄人君) 御質問ありがとうございます。

赤字路線の問題というのは当然大変であるというところでありますが、まず税金投入がどれぐらい掛かるかということについてもそもそも議論はしなければならなくて、多分日本の場合は公共交通に対する費用がそもそも決して多くはないということがありますので、莫大な費用が掛かるかどうかというの、これは各自自治体でも一回検証していただく必要が多分ある。つまり、それは例えば橋を一つ架ける、バイパスを三車線を四車線にする、こういったいろいろなものも費用の中で、いわゆる住民が例えば年間一万人乗る、十万人乗る、こういったケースに対して、例えば百円を補助すると幾ら掛かるか、この辺をちゃんと正當的に判断する必要があるとは思いますが、いずれにしても資金が掛かるだろうなど。

それで、まずその正当性ですけれども、先ほど来お話ありましたけれども、当然移動というのは、今回の交通政策基本法でもそうですけれども、我々人々が交通をするというのはある意味で基本的な生活のベースであるということがまず海外においては根付いているということが一つであります。したがって、その移動手段を何らかの形で多くの人が享受しなければならぬ、それはバスかもしれないし、タクシーかもしれないわけですから、それが大きな一点であります。

また、金銭的に考えてみた場合、金銭的に考えてみると、交通手段があることによって人々が移動ができる。例えば、高齢の方、若者が町に移動

する。そういうことによって、将来的に見ると、これもいろいろな資料出ていますけれども、健康面でむしろより健康寿命が延びることによって福祉面で見た採算が良くなるかもしれない。若者が町に移動することによって、もちろん町が活性化することによって町全体の価値が高まる。価値が高まれば、当然地域が活性化してくる、経済が好転する。こういう意味で、交通というものはある種の、外部効果と経済学で言いますけれども、そういった交通の存在によっていろいろな外部効果が生まれるということです。

さらに、その外部効果のもう少し典型的な例でいえば、実際にその地価が、土地の価値が高まれば地価が上がる。地価が上がるといことは、結果的にはその都市、その自治体の税収、固定資産税なり都市計画税なり税収が増えてくる。そういう意味において、交通を便利にする、良くするということは、結果的に長い目で見るとお金が返ってくるんだよという意味で、決して今の支払が無駄になるわけではないことをまず中期的には見ていただく必要があるんじゃないかなというふうに思っております。

そういう意味で、短期と中期ということも含めて考えていただく必要があるんじゃないかなと思っております。

○江島潔君 じゃ、済みません、時間の関係で簡潔に岡本先生にも一つだけ聞かせていただきます。

公共交通機関のファミリーパスについて言及されたんですが、確かに長距離を、まあこれはコンパクトともまたちょっと違いますが、長距離を移動するとき、新幹線で行くと、一人だと車の方が高いなど、だけれども二人だと新幹線だとついで、三人ならもう車の方が安いなどというふうに実感は多くの人が多分していると思うんです。こういう場合に、いわゆるこれも税金で支えるという形で、新幹線等にそういうファミリーパス制度みたいなものを導入するというのに関して、先生はいかがお考えでしょうか。

○参考人(岡本勝規君) ありがとうございます。

新幹線にファミリーパスですか。

○江島潔君 はい。ですから、今各事業者でそういうことをやっているんですが、いわゆる国の政策として、少しまとめて車から一度公共交通機関に移動させようという、そういう目的で税金投入をするという。

○参考人(岡本勝規君) 申し上げます。

中心市街地の活性化という観点からいけば、もちろん高齢者の方を引っ張り出すということも重要な点でございますけれども、何といつても若年層の方とか、特に家族連れの方に来ていただくというのが重要でありますので、御家族で来れるときに、公共交通によって行った方が安いよとか便利であるよというような状況を何らかの形でつくり出すということはとても必要なことだと思っております。

新幹線の場合、長距離移動ですね。新幹線の場合ですと、国全体として見た場合はそれもいいことかもしれませんが、個々の自治体から見ると、果たして自分のところから流出するかもしれない、例えば私の地元で申し上げれば、富山でそういうことをやった場合、金沢に行ってしまうかもしれないとか、そういったことも考えてしまますので、少しちょっと議論が必要ではないかなと思います。

以上です。

○田城都君 民主党の田城都です。

お三方の先生方、大変お忙しいところ、ありがとうございます。簡潔に質問いたしますので、よろしく願います。

一点目は宇都宮先生に、そして二点目はお三方の先生方にそれぞれお答えいただきたいんですが、まず一点目、公共交通の無形の価値についてお伺いいたします。

先生は、著書の中でも、足という実質的な交通の価値、公共交通の価値ということももちろんなんです、無形の価値がたぶんあるんだと。コミュニティを形成するとか、あるいは健康面

もそうですけれども、そのようなことの無形の価値について少し御披露いただければと思います。

そして、二点目は三人の先生方にそれぞれ一つのことをお聞きたいと思いますが、これはもう具体的な事例として、東北のある都市で、六万五千人ぐらいの都市ですが、二つのバスが公共交通として運行している中に、百貨店がお買物バスということで無料バスを同じ行路で週三回ほど運行すると。スタートしてから一〇%売上げが落ちたと。

採算ベースぎりぎりの中で、全然か乗らないところも含めて頑張つてバス会社は運行しているんだけれども、もうこれで、このまま続くと撤退せざるを得ないと。そうすると、町中はその無料バスが週三回ですけれども通るだけでいいんですが、人がそれほど住んでいないところも含めて頑張つて保障していったところが足がなくなると。

こういう実態がある中で、今後こういうものをするように考えていけばいいのかということをして三人の先生方に二問目としてお聞きたいします。よろしくお願いします。

○委員長(藤本祐司君) それでは一問目ということで、宇都宮参考人、お願いいたします。

○参考人(宇都宮浄人君) まず公共交通の無形の価値ということですが、お時間も限られていますので一点だけ申し上げれば、公共交通というのがある、それ自体が存在が価値があるというふうに私は考えております。

先ほど来御質問でも、赤字だと、人が大分乗らなくなつたよねという話があるわけですが、けれども、じゃ、今は車を運転しているけれども、十年後、二十年後はどうなのかということ。あるいは、例えば皆様でも先生方でも、家を買われるとき、例えば子供が将来学校に通うことを考えると、やっぱり駅の近くに家を買った方がいいかなとか、こういうことであるんじゃないかと思えます。これ実際あるからこそ、例えば公共交通の沿線とそれ以外では、地価、不動産の価格は異なります。

全員が全員使わなくても将来使うかもしれない

い。言わばその存在によって、我々は公共交通によって選択権が生まれる。今は使っていないけれども将来使えるかもしれない、あるいは使いたいときに使える。金融の世界ではオプションというのは非常に有名な価値観でありますけれども、要するにオプションの価値がある、選択権がある、こういうことが一つの無形の価値としては大きいのではないかと。だから、公共交通とは、今使っていない、今収支が合わないというだけの問題ではない。更に言えば、それはひょっとすると将来的に人が来る手段にもなりますので、例えば今後のインバウンドなり観光も含めた地域全体の問題になつてくるのかなということ。

さらに、そういう選択権があるということは、私自身は非常にこれからの成熟社会にとつて重要だと思つています。つまり、今回の法改正もコンパクトシティとかありますけれども、全員が全員車を捨てるわけではない。我々が望むのは、車も使えるけれども都心の生活もできる、言わば人にとつて選択権が一定程度ある方が豊かな社会だと。これも経済学的にはそういうことが言われるわけですが、皆さんもお感じになるんじゃないかと思う。そういう意味で、そういう選択権をしつかり提供してくれる公共交通の存在の価値というものをやっぱりもつと我々は認識しなければいけないのではないかと考えております。

じゃ、一旦それで終わりにしたいと思ひます。

○委員長(藤本祐司君) ありがとうございます。

では、二問目につきましては、谷口参考人、岡本参考人、宇都宮参考人の順番でお答えいただけますか。

○参考人(谷口守君) 大変重要な御指摘、どうもありがとうございます。その問題に関しては、いわゆるクリームスキミングというふうに呼ばれる問題かと思ひまして、各所で発生しております。要するに、クリームのおいしい上澄みだけを取つていっちゃって食ひ逃げしちゃうということですね。これは公共交通

の計画上非常に問題でございまして、公共交通というの本来ネットワークで存在してその利便性を確保するものでございまして、ネットワークでちゃんと計画するということがやっぱり大前提になつております。

そういう意味で、そういうふうな仕組みを許していること自体がやはり問題ということで、これは私の理解では、今回の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正についてという資料の中で、地方公共団体を中心とした地域の面的な公共交通ネットワークの再構築を推進するための特例制度というのが考えられているというふうに書かれております。これは、恐らく計画の維持を困難とするような行為の防止ということで、今おっしゃられたような行為をちゃんと阻止しているというふうな意図で考えられているものではないかと思ひます。

あと、個人的意見で申し上げますと、先ほど来江島さんからも御意見がございました料金の問題とかお金の問題なんですが、この予算自体が三百億ぐらいという、トータルの額が非常に少のうございまして、この個人の感謝です。例えば社会福祉で百兆円以上のお金が使われているという現状を見ると、これは社会福祉の一環としてやっぱりお金をきちんと支出するべきで、二桁ぐらいはやっぱり少ないんじゃないかというのが個人的な感謝です。済みません、個人的な意見でござい

ます。

○参考人(岡本勝規君) 申し上げます。

そのような状況というのはほかの都市でも聞いてはおります。それで、価格差が生じて安い方が人の流れるというのはよく何う話でございまして、やっぱり公共交通というのは規模の経済でございまして、一定の規模というものが必要になる以上、そのような形でいいところだけ細分化していくのはやはり問題があるかと思ひます。宇都宮先生も指摘されておりましたが、やっぱり調整が要るのではないかと私自身も思つております。

○参考人(宇都宮浄人君) もう既にお二人の参考人からお話がありまして、私も全く同意見でありまして、やはりネットワークで機能させる必要があると。

一つだけ事例を申し上げます、イギリスという国は日本に先駆けてバスの規制緩和を行つて、まさに大変な競争が行われたわけですが、結果的にそれはやはり多くの人が失敗であつたということで、徐々にそういうクリームスキミングというふうないわゆる競争を少し調整して、まあ調整ではなくて先ほど申し上げたインテグレートド、統合した政策に移していこうということで、今イギリスは二〇〇〇年代に入つて政策を変えてきたという経緯もございまして、試行錯誤はあろうかと思ひますが、日本も今回の法改正によって政策の方向転換が図られることを期待したいと思ひます。

○田城郁君 大変参考になりました。ありがとうございます。

○河野義博君 公明党の河野義博でございます。今日はありがとうございます。

私の方からは、谷口参考人と岡本参考人にまず同じ質問を一つさせていただきます。その後、宇都宮参考人に一問、若しくは時間が許せば二問質問させていただきますと思ひます。

まず、今回のコンパクトシティを実現していくに当たりまして、都市機能を誘導する区域をどこに設定するのか、また居住区域をどこにするのか、誘導区域外、内、どうやって分けていくのか、また公共交通機関をどう整理、統合、運営していくのか、非常に政治の大きなリーダーシップが問われる問題であると考えております。

一方で、谷口参考人の方からは、事前に配られました論文の方で、コンパクトシティの推進に關しては、短期的な利益の最大化に陥らないように長期的な最適解を導いていかなければならぬ、その観点から第三者が都市の構造をチェックするような都市構造確認制度といったものが必要ではないかというふうな御提言をいただいております。

ます。また、岡本参考人からも、今日のレジュメの中で、元々住んでいた住民も取り込んで、まちづくりへの住民参与というものを御提言をいたしております。

そういった観点から、今後、第三者の意見もどうやって取り入れていくのか、そのメンバーをどうしていくのかというの、一つの大きな課題じゃないかなとは思っているんですけども、具体的なメンバーをどうやって選んでいくのか、その任期をどうしていくのか、どうやって選出していくのか、そういった観点からアドバイスを両参考人に頂戴できればと思っております。

○参考人（谷口守君） ありがとうございます。
まず、それも短期的な話と長期的な話と両方あるかなと思っております。短期的なお話としては、今回の特措法の改正にも入っておりますとおり、都市計画審議会というのが現在既にある組織としてございます。その意見を聴くということになっていくかと思っております。当面はそのような対応で、まあしのぐという方方をしたならなんなんですけれども、今ある専門家集団の意見を聴くという形で対応を進めるとというのがよろしいのかなと思っております。

ただ、長期的になりますと、もつといろんな観点からの、今の多分その専門家グループだけでは足りない部分とかもあろうかと思っております。これは都市の体質改善だというふうに私は理解しておりますので、そういう体質改善を進める上で有効な意見を出してくださるような方ですね。専門分野はもうちょっと多岐にわたるかと思うんですが、例えば、中心市街地とかコンパクトにするエリアの中に病院をもつと持ってきた方がいいとか、ハビリ施設を入れた方がいいとか、これは高齢者サイドのお話なんですけれども、そういう観点から見えてくださる方とか、あと、先ほど岡本参考人がおっしゃったように、若い人をどうするかというふうになったときに、今度はネットペー

スで皆さんいろんなことをやられちゃって、実は自動車だけの問題じゃなくてネットに拡散しているという問題が別にあるんですよね。だから、そういうサイバーの問題を今度都市計画の中で一緒にどう考えていくのかとか、実は長期的に考えるという問題も非常に重要になってくると思いますので、そういうことまで含めていろんなメンバー構成をじっくり考えていかなければいけないというふうに思っております。

以上でございます。

○参考人（岡本勝規君） ちょっと谷口先生とは違って、若干専門がずれますので個人的な意見として申し上げますが、本来、専門家集団等々のメンバーが入ってはおりますけれども、やはり忘れてはならないのは、活性化しようという商店街、確かに一見シャッター通りに見えるかもしれないですが、その中でも頑張っている商店というのがあるわけですから、当然そのような商店の方々から代表者を出していただいて、そういった方々がどういう思いでそこで商売しているのか、あるいはその思いをどう取り込むのかというのを考えねばならないと思っております。

したがって、当然小売業者というのは入らなければならぬと思っております。にぎわいを創出するという観点からいえば、若年層とかあるいは家族連れといった消費者サイドからもメンバーを投入すべきものだと思います。

昨今はやりでは、例えば富山でもやっておりますけれども、大学生なんか知恵を出してもらったための拠点の整備なんかをやっております。あれは確かに、私、とてもいいことだと思っておりますが、もう一つは、やっぱり家族連れの取り込みを図るために、その声を代弁できる人を何とか入れられないかなという思いでおります。

以上です。
○河野義博君 ありがとうございます。
続いて、宇都宮参考人に伺います。
LRTの導入の有効性を数々教えていただきました。貴重な御提言、ありがとうございます。
一方で、そのLRT導入に向けての課題、一つは日本においては道路交通法が課題だというアド

バイスも頂戴しておりますけれども、LRT導入に向けての課題、そして、もしあれば導入後の主要な想定される問題点、その課題に対してどう対応していくべきか、また外国の事例もあるかと思いたすので、そういった観点からアドバイスいただけたらと思います。

○参考人（宇都宮浄人君） ありがとうございます。
日本における課題というのは幾つかあるわけですが、やはり先ほど来申し上げておきまして、まずその収支が合うのかという短期的な採算性でどうしても議論がなされてしまっています。ところが、本来的には、その社会的便益というのを本来広く考えていくと、短期の収支だけではない、町全体の収益に及ぶんだと。先ほど来申し上げたオブション価値、外部効果もそうだし、更に言えば、無形の価値という意味では、町全体に人がにぎわいを取り戻してくるということから、結果的に地域活性化に回る、そういう中長期的な便益というものを計っていく必要があるんだらうなということ、そこが理解されぬまま短期的な収支だけでやると、これはもうからないんじゃないか、こういう問題が常に指摘されているので、そこを変えていく必要があるんだらうなというのが一つ。

それから、道路については法的な問題もありますし、一般住民も日々の暮らしではやっぱり車を使っているという現状がございますので、その辺りについて、決して車を否定するものではないんだけれども、これからのまちづくりの方向はこうだよということをもっと自治体の方も含めて、我々もそうでしょうけれども、ちゃんと語っていく必要がある。その辺りのまだ理解度が残念ながら浸透していないかなと。今回、交通政策基本法ができ、今回の法改正が通れば、その辺りのメッセージが伝わるとやと一般の方もその辺の意識が変わってくるのではないかなと、こういう意味での意識改革の問題が一つ。

あと、参考までに言えば、よく財源の問題も指摘されるわけですが、私は、先ほど来ちよつと申し上げましたけれども、実はLRTというのは決して高いものではない、先ほど来社会保障の費用とかなんとと比較しますと本当に安いに安いのであるわけですし、私自身はそのやる気さえあれば実際にはできるのではないかと思っております。

ただ、今後、その課題ということで申し上げれば、でさうがって、あくまで、やはり交通は一つの町のツールではありますけれども、それを生かしていく上では、今回の法改正もまさにそれを狙っているんだと思うんですが、都市計画全体と調和したものでなければいけない。せっかくLRTを通してけれども、沿線の病院がどこかに行ってしまった、住宅が消えてしまった、これでは話にならないわけで、やはりその都市計画、土地利用計画との整合性というのをしっかりと確認していく必要があると。

それから、事業者となる事業者に対しても、何でもかんでも事業者やってよと言えば彼らはどうしても短期的な収支になるわけなので、例えば上下分離、公設民営という形で、インフラ部分はしっかりと公的に支えながら、一方でその運営の民間事業者の活力なり知恵を生かす形でより良いサービスをすることによって人々に多く乗ってもらう、こういう仕組みが必要になってくるのではないかなと思っております。

○河野義博君 最後、簡潔に。
今の御提言の一つ目と二つ目に関連をするんですけども、社会的な便益、これは私は無形な価値ではなくて、恐らく定量化が可能なものだと思うんですね。これをきっちり定量化して皆さんにお示しすることができれば、この二番目の御提言である自治体が必要を説くことができる、これは我々も本心に腹にすんと落ちてくると思うんですが、こういう定量化の取組に関して何か御紹介をいただければと思います。

○参考人（宇都宮浄人君） ありがとうございます。

定量化の試みというのは研究ベースでは行われておりますが、残念ながら、現在マニュアル化されている費用便益分析という便益の中には、移動時間が短縮するであるとか、あるいは環境面での効果とか幾つか定量化される部分もございますが、先ほど来申し上げたような、例えばその存在価値としてのオプション価値であるとか、あるいはその鉄道が、何らかのLRTができることによってそこに集積がもたらされるメリットであるということについては現状研究途上で、残念ながら、いろいろな方がやっています、やはり従来の方法ではかなり、二、三割過小評価だよねと。便益は過小評価されている傾向があるということは大体分かっていますけれども、じゃ、それが確定したものかということについては現在研究中である。

ただ、申し上げたいのは、費用は確定している、にもかかわらず便益の方は研究途上であるがために、極めて保守的に言えばちょっと曖昧な数字になってしまふからといって全部排除されてしまった結果、社会的な便益が過小評価されていると、こういうことは事実だろうと思っています。

○河野義博君　ありがとうございます。

○室井邦彦君　今日は、谷口参考人、宇都宮参考人、岡本参考人の方々には、大変お忙しい中御出席いただきましてありがとうございます。貴重な御意見を聞かせていただいております。貴重な御意見を聞かせていただいております。

私は、日本維新の会・結いの党の室井でございます。よろしく願います。

早速ですが、三名の先生方にまず一問御質問をさせていただきます、そして、あと時間がございましたらまた各先生方に御質問をさせていただきますと思います。

このようにしっかりとした二法案、法整備が整ってまいりました。月日が流れる中でまた法整備も一部改正していかななくない部分も出るのかわかりませんが、これだけ少子高齢化が続く、非常に地域の日本の人口が減少するという中で、このコンパクトシティというのは非常に

一言では言い表せないような複雑な点もあらうかと思ひますし、また、私もこの資料を読ませていただきます、幾つかの難しいハードルがある、このように聞いておりますが、この法整備ができ、そしてまた整備ができてコンパクトシティがいよいよアクセルを踏み前進をしていく。そういう中で、幾つか課題があるというふうに言われましたけれども、各先生方に、事業を推進していくに当たって課題はどういうところにあるのか、何であるのかということとを二分ぐらいのコメントで聞かせていただければ有り難いというふうに思ひます。

谷口参考人からどうぞ。

○委員長(藤本祐司君)　では、谷口参考人、宇都宮参考人、岡本参考人の順番でお願いします。

○参考人(谷口守君)　大変本質的な御質問、どうもありがとうございます。

ざっくり言ってしまうんですが、政治家にあると思ひます。というのは、研究ベースではもうやり尽くしました、はつきり言つて。データは全部こういう感じで。先ほど宇都宮先生がおっしゃられた費用便益の問題は残っております。法律としては、非常に行政の方頑張られてこまで持つてこられたということだと思ひますね。

あと、衆議院の方でも参考人から来られていた森市長さん、例えば富山市は実施されていますけれども、だから、森市長さんは、市長さんのリーダーシップとして自分が責任を取つてやると言つて、反対があるかも知れないけどやられるというのを明示的に市民に示されているわけですね。だから、最後のステップはやっぱり各市長さんですね。最後、各自治体の方がやるぞと言つてくださると、ちょっと迷つていた自治体の職員の方も、じゃ、やろうかということになりますし、あと、これやっぱ市民の方に納得いただく必要がございます。その際にやっぱきちんと説明いただかないといけない、そここのところのポイントを暖味にすると、やっぱうまくいきません。そういう意味で、是非これからは、次のステッ

プとしては市長さん、若しくは国政担つていらっしゃる方ですね、政治家の方に是非期待しております。というのがコメントでございます。

○参考人(宇都宮浄人君)　ありがとうございます。

政治の問題、それからやはり地方自治体の問題があると思ひますが、先ほどちょっと申し上げましたとおり、確かにいい法律はできて広域的な調整もなされるということも、実際に自治体の方に聞けば、これは果もできるんではないかと言つてまだまだ腰が引けている部分がある。そういう意味では、やはり国のメッセージとして強く出していく必要があるのが一つ。そういう意味で、これも先ほど来お話ありましたけれども、やはり自治体も含めたこういう法律の下で人材を育成していくということも重要なポイントになってくると思ひますので、そういうことには是非積極的に行つていただきたいというのが一つ。

それから、お役所の体制にも一つ課題があるのかなというところで、ちょっとこれは私の思い付きで申し上げますけれども、例えば今回、地域公共交通ということで法律ができましたが、現在、例えば多分国土交通省なり、そして多分地方の運輸局も含めて、基本的には移動手段は自動車交通と鉄軌道、大きく二つに分かれていくわけですね。ところが、本来であれば、高速鉄道や都市間鉄道と、場合によつてはバスや電車も含めた地域公共交通と、こういう二分法の方がよつとするとこういう地域公共交通を考える上では重要になってくるのではないかと。

私が参考資料の方で、例えば十五ページにお示ししました写真というのは、これ先ほど説明をいたしました写真が、これ、要するに同じライトレールの軌道を、右側の写真はバスが走っているわけですね。つまり、地域公共交通としては、モードというよりは一体のものであるということとで考えているわけですが、これが日本でこういう形でスムーズにできるのかどうかということになると、いろいろ課題があるというふうになつて漏れ聞

いております。

したがしまして、もう少し実際の公共交通の事業管理というものの、従来の鉄軌道対自動車交通ということからもう少し、地域公共交通であればバスと自動車はある意味で同じような形で統合して管理をしていく、こういったお役所の体制、今でいうと鉄道局と何か局みたいな格好になるんだけど、そういうやり方があつてもいいんじゃないかなというふうに感じております。

以上です。

○参考人(岡本勝規君)　申し上げます。

コンパクトシティの問題に関して言えば、課題といいますが、やはり縮小再生産をしていく過程で一部の地域に凝縮をしていくというわけでございます。そうなりますと、言い方は悪いですがけれども、取り残されたり切り捨てられたりする部分が出てくるということですね。例えば、商店街が縮小して密度を濃くしていけば、その周辺となつたところはどうかという問題が出てまいります。ですから、その辺りの再編成とか再配置というものに配慮をするというのが一番大きな課題ではないかと思ひます。やつぱり夢を共有できないと、もう余計なことをしてくるなみたいなことになつてはいけませんので、そこが重要ではないかと思ひます。

それから、公共交通に関して申し上げます、公共の交通の法案に関して言えば、課題としては、やはり今のところどうしてもマイカーの移動手段というものが重きを成しておりますゆえ、どうしても両にらみになりがちなのがございますけれども、まあ電車を通す一方で駐車場も整備するみたいな形ですね。しかしながら、こはもう少しリーダーシップを発揮していただいて、思い切つた政策を、公共交通の方に重い軸足を移してほしいというふうになつております。

それと、繰り返しになりますが、運賃の問題をもう少し重視して考えてもらいたい。マイカーで行くよりもコストが安いすよとか、あるいはマイカーで行くより便利ですよというふうな形にし

て、マイカーに勝てるような感じに誘導していかないとなかなか難しいのではないかと。それはもう交通事業者だけではちょっと難しいですから、やはり公のお力添えが必要かと思ひます。

○室井邦彦君 それでは、谷口参考人にお聞きをしたいと思ひます。

ドイツの件で事例を挙げられておられました。百五十二か所から五十四か所まで絞り込んだという数字が出ておりましたけれども、この住民の合意形成、どのように行われたのか、その仕組み、合意形成を図るための仕組み、どのような仕組みが効果的であるのか、ちよつと参考に御意見を聞かせたいと思ひます。

○参考人(谷口守君) 今の御質問は、皆様の手元に資料があるかどうかちよつとよく分からないんですが、別途事前に論文でお送りさせていただいた、ドイツのベルリンの都市圏が、都市圏全体で百五十ほどあった拠点を五十に集約したという例に関する御質問かと思ひます。

それは、世界の中でもそういうふう集約するケース、本当は拠点自体を厳選していかなければいけないという次のステップの問題がありまして、それをやるために次の知恵を絞らないといけないんですけれども、なかなかそこまでやっていると今ではないかと。ドイツのその例だけが今のところそういう集約に、中心地の集約に成功しているというところでございます。これは、都市圏で話し合う場があるということが一番最大のポイントでございます。

ということはどういうことかといいますと、日本の場合、今、地方分権というふうな話を中心になつておりまして、例えば国で決めていたことは県に、県で決めていたことは自治体ということに、どんどんどんどん下りていってございまして。そうすると、こういうプランを考えるとどういうことが起こるかという、各自自治体は自分のところに中心地が欲しいというプランを書くのは当たり前でございます。その場だけで決める

からいけないというわけであつて、都市圏全体で協議の場をきちんとつくるという枠組みをつくる必要がありまして。ドイツの場合はそれができているということで、残念ながら日本はその枠組みがございせん。だから、そういう意味では、ただ単に分権化、分権化と言っただけではなくて、調整の場をきちんとつくつていただくということも是非お願いしたいと考えております。

○田中茂君 ありがとうございます。

今日は、三名の参考人の方、出席、御臨席賜りまして本当にありがとうございます。お忙しい中、ありがとうございます。

私の方から何点か質問させていただきたいと思ひますが、先ほどから委員の皆さんほとんど大体同じような質問をされましたので、私の方からちよつと谷口先生にお尋ねしたいんですが、ドイツの例を挙げていただきましたが、ドイツのトラム、そもそもあのトラムに乘客されている方というのは、リピーターの方が多くないでしょうか、それともそこに住んでいる方がほとんどなんだろうかと、若しくは観光客が多いのか。

そもそもドイツにおいては、どちらかというと、もうコンパクトシティができていたんではないかと思ひますが、歴史的、文化的背景から。その辺を谷口先生にお聞きしたいと思ひます。

○参考人(谷口守君) ありがとうございます。

リピーターというのか、やっぱり居住者の方が今紹介させていただいたケースではほとんどです。カールスルーエは一応観光客も参りますが、それほどその数が非常に多いというわけではないのでこういう形になっているということです。御指摘のとおり、元々そういう形になっていたのではないかと。元々その半分そのとおりだと思ひますが、それを維持しようという努力がなされているということが重要なポイントかなというふう思ひます。

そういう意味でいくと、実は世界の中でも我が

国は実はコンパクトな都市形態を持っています。持っていたと言った方がいいのか分かりませんが、例えば東京にしても京阪神にしても、民間施設が実はしっかりとコンパクトシティというか、自分の沿線沿いに住宅開発をしたり、果ては郊外の一帯端つにレジャーランドまで造つたりして日曜までお世話しようというふうな形で、実はコンパクトな都市形態を日本は一番持っていたわけなんです。それが損なわれているという認識をまず我々は持つ必要があつて、その良いところをどうやってきちんとキープしていくのかという、そういう観点も大事になるかと思ひます。

○田中茂君 ありがとうございます。

今御指摘ありましたように、元々歴史的にはコンパクトシティは日本にあった。そういう中で、ここ七年間、この法案ができてからずっと同じ改正を繰り返してきたわけなんです。政治その原因は、先ほど先生おっしゃったように、政治家に一番あるとおっしゃっていたんですが、そのほかの最も大事な課題というのは何と思ひますか。それを御三方の参考人の方に聞きたいと思ひます。

○委員長(藤本祐司君) では、宇都宮参考人、岡本参考人、谷口参考人の順番でお願いいたします。

○参考人(宇都宮浄人君) ありがとうございます。

最もと言われるとあれですが、先ほど私が申し上げた観点でいえば、やはり大都市圏はたまたま公共交通が黒字経営を維持できてきたためにコンパクトシティ的なものが成り立つたわけ。地方都市も高度成長期まではそうであつた。けれども、不動産経営しているところが、むしろパブリックがはじけてくるという形で傷んできた。つまり、やはり公共交通というものは、施設も含めていわゆる通常の民間事業としてやってこれたところが、結果的に、今となつては大きな社会構造の変化の中で対応できなくなつていっていることが交通面

では一つ挙げられるのではないかとと思ひます。

○参考人(岡本勝規君) 申し上げます。

やはり、最も大きな課題というのは、モータリゼーションの進展をどのように解消していくのかというところではないかと考えております。少なくとも、地方都市においても、モータリゼーションがまだ始まつたばかりの頃では、公共交通にたくさん人が乗つて、中心市街地にたくさん人が押しかけておりました。とてもにぎわいがございました。そして、それほど大幅に、もう人口が半減したとかそういうわけでもないにもかかわらず今は閑散としているということですから、明らかに自動車の影響が強いと思ひます。したがって、何度も言いますが、自動車と比較して公共交通を取りというスキームをつくるというのが何より大きな課題かと思ひます。

あと、より付け加えるならば、どうしても考え方として、例えば家族を持った場合、郊外に一軒家を建ててそこに住むんだというような価値観もあろうかと思ひます。それはもちろん否定はされないわけでございますけれども、そういう人たちが自動車ではなくて中心市街地に公共交通で来れるようにすれば両立ができるのではないかと思ひます。

以上です。

○参考人(谷口守君) 御質問の趣旨は、なぜコンパクトな市街地ではなくなつてきているか、その理由をということだと思ひますが、一番の理由は、私は日本が非常に民主的な国家だからというふうに思ひます。

というのは、郊外に農地を持つておられる方がやっぱり住宅開発をしたいというふうな要望が非常に強いわけですね。自分のところの隣のところまではオーケーなのに私のところからは土地利用コントロールが掛かっているからできないのはおかしいじゃないかと。そういう御意見というのは非常に強いわけ。そういうニーズと、先ほど岡本参考人がおっしゃった一戸建てが欲しいという個人のニーズがなつてつてそういう

ふうなことが起こっているというのが現実でございますので、これは極めて根が深い。政治家のせいではございませんで、これは日本人全員の問題でございます。そういう問題があるよと、それは実はみんなが自由に好きにしようと思つてやっているから、結局、結果的に将来の自分たちのメリットを減らしているんだよというふうな理解の仕方をする必要があるのかなというふうに思います。

以上でございます。

○田中茂君 ありがとうございます。

ただ、今おっしゃったように、日本の場合には文化、伝統が極めて地域に根差しているわけであつて、その部分をどうにか解決しないことには難しいと思うんですね。特に日本人の場合のアイデンティティーというのは、すなわちふるさと、町、そこから源泉しているわけですから、その部分を考えた場合に、単に効率性、効果性ということだけで済まない部分があるのではないかと考えます。その部分について、谷口先生、どうお考えですか。

○参考人(谷口守君) 面白くなってきました。

これ体質改善というふうに私申しましたけれども、基本的には、ここに僕も付いているんですけど、ぜい肉ですね、ぜい肉を取りましようと言っているだけの話なんです。そのぜい肉の部分というのは、戦後、郊外化で人口が都心に吸収できなくなった部分が外に広がってしまったという、そういうスプロールの部分であつて、そういうことを繰り返すのはやめましようとお話であつて、よくこれコンパクトシティの話で誤解されるんですが、何か地域を根本的になくしてしまいましようとか、文化を消しましようとか、中山間地から撤退しましようとかという、そういう議論では全然ないです。だから、そういう議論ではないということをまず御理解いただいて、どうやったらぜい肉を減らせるかということに取り組んでまいましようという御理解いただければいいかなと思います。

以上でございます。

○田中茂君 ありがとうございます。

それだつたらなおさらのこと、これは一省の話ではないと思うんですが、極めて、先ほど戦略的と戦術的なお話されたんですが、戦術的には分かんないです。ところが、戦略性がないものに幾らいろんなことを付加しても戦術がうまく機能しないのではないかと。すなわち、ハード面を幾ら充実させても、ソフト面、特に地方自治体というのは様々な経営体があるわけですから、そのソフト面をどううまくそれとコンバインさせるのか、その辺が必要だと思つていますが、宇都宮先生、御意見を聞かせていただけませんか。

○参考人(宇都宮浄人君) ありがとうございます。

ソフト面、重要ですので、何がという答えはないんですが、ただ、今回の法律もそうですが、私、経済学やっている人間からすると、やつぱりある程度のインセンティブ、いわゆる動機付けという意味で、従来であれば、先ほど申し上げた公共交通は黒字でなければならぬ、だから運賃を上げなければならぬ、そうするか若しくはサービスを切り捨てなければならぬ。そうすると、結果的には運賃が高くなる、サービスが悪くなる。それでは、従来公共交通を利用して町に出ていた人も出なくなるわけですね。

そうなつて一旦悪循環になると、じゃ、しょうがないから車を利用しよう、そうするとますます公共交通に乗らなくなる、更にサービスが悪くなる、この悪循環が続いているわけなので、私は、どこか今回の法改正を、更に実効的なものによつてこの悪循環を歯止めを掛ければ、あつ、そうではないんだ、公共交通使いやすんだとなれば、全員が全員ではないんですけども、もう本当に一部の人が転換するだけで大きく社会は変わってくるんだらうなと思うわけで、そういう一つの何か動機付けとして、今回の法改正で運賃制度が変わるとか路線が変わるとかダイヤが便利になるとか、こういうことが行われれば、私は希望を持っ

ております。

○田中茂君 ありがとうございます。

時間の方も来ましたので、これで終わりにしたいと思つています。またいろいろと御質問させていただきたいと思つていますので、そのときにはよろしくお願ひいたします。

○辰巳孝太郎君 日本共産党の辰巳孝太郎です。

お三人の先生方、お忙しいところ、本場にありがとうございます。

三人の先生方に共通しているのはやはり自動車交通に過度に依存した社会の転換ということだと思つておられるけれども、私の方からはそれぞれ違つた質問を三人の先生にさせていただきたいと思つています。

まず谷口先生なんですけれども、カールスルーエの例を挙げていただきました。百二十キロのLRTということで非常に私もびっくりしたんですが、このLRTに関してなんです、日本で本格的なLRTの実現というのは富山だけだと思つていますが、ヨーロッパでは広く活用されている。なぜ日本でLRTの普及がなかなか進まないのかということについて御見解があればということ、これ一点、谷口先生に。

もう一点、谷口先生なんです、公共交通を担う機関としてバスの役割というのがどこでも大きいと思つておられます。今日日本ではバスの事故というのが増えておられて、度々ニュースにもバスの事故というのが取り上げられております。

このバスの事故なんです、やはりバスの運転手の待遇が私、非常に大きいんじゃないかと、長時間労働や低賃金ということなんです。先生は海外の公共交通機関などの調査もされているというところなので、海外、ヨーロッパなどでのバスの運転手さんの待遇であるとか社会的地位であるとか、そういったものを日本と比較してどうなのか、また日本ではどうあるべきなのかという御見解、御見識があれば是非お聞かせいただければと思つています。

都宮先生にですけれども、先生は関西大学で教鞭を執つておられるということなんです、私も大阪出身なんです、今、大阪の公共交通機関といえば大阪市の市営交通があります。この大阪市の市営交通、この間、民営化ということが言われて久しいわけなんです、私自身は民営化するべきではないと思つておられますが、先生も日本の非常識ということで、公共交通、黒字が基本という考え方、また市場に委ねていいのかという考え方を持っておられるということで、先生の地元である大阪の市営交通の民営化についてどのようにお考えであるのかということをお聞かせいただければと思つています。

最後に岡本先生なんです、岡本先生は富山にお住まいということで、この間、国の政策としても、青森や富山のコンパクトシティの様々な取組、これを参考に広げていこうという流れが一つあると思つていますが、しかし、富山の例を成功例として全国に広げていこうというのであれば、しかし、住んでいる先生としては様々な課題があるよということもお待ちであるかと思つています。そこで、やはり富山にしてもこういうところは改善するところあるよということをお聞かせいただければと思つています。

○参考人(谷口守君) まず一点目、LRTがなぜ普及しないかというのは、これは大分既に宇都宮参考人の方から最初にお話があったこととダブつてしまふかと思つておられるけれども、やはり赤字になつてしまふのではないかとという危惧で反対される方がたくさんいらっしゃるということですね。

それで、ヨーロッパではなぜオーケーかというと、社会的に黒字になればオーケーですよというコンセンサスが取れているということで、単に交通機関だけで赤か黒かというのを議論するというのがばかっているというのがコンセンサスになつてきているというのが一番大きいかなということと、あと、やつぱり昔の路面電車のイメージを持たれている方が結構いて、いわゆる遅くてばろくてと

いうイメージで、あんなものをまた導入してもと言われている方も結構いるんですが、最近のものは非常に性能がよいので、一度そういう実際に行かれて経験された方は非常に賛成派に急に回られるみたいな感じでびっくりしてしまふこともあるんですが、そういう実際のことを御存じになれば変わるんじゃないかなというのはあります。それが最初ですね。

あと、バスの運転手さんの待遇ということなんですが、私、済みません、その分野の専門家ではないんですけれども、ただ、日本の運転手さんに關して言えることは、一時期やはり規制緩和の影響をかなり強く受けて、労働条件としてはかなり厳しい、今もそうかも分かりませんが、そういう状況ではないかな、タクシートの運転手さんなんかもやはり給料的にはかなり厳しいかなということもあります。だから、そういう意味では、要するにこれは交通運輸業界だけの話ではなくて世の中全般の、労働者全般の話として、規制緩和的な発想でいくといやるといふところにしわ寄せが行ってしまうというのは事実ではないかなというふうに感じております。

済みません、余り専門的な回答ではなくて申し訳ないです。

○参考人(宇都宮浄人君) 御質問ありがとうございます。

大阪の公共交通の民営化ということですが、御質問いただいて大変恐縮ですが、私は多分先生とはちよつと意見を異にしているということでありまして、私は民営化には基本的には賛成ということと、実を言うと、黒字が基本ということに対しては、要は施設も含めて黒字であるという話とは別で、この私のお配りした資料で十二ページにSTOの枠組みで整理をしたいということが書いてございます。

つまり、今の日本というのは、戦略も戦術もぱつとしない中で、運行を全て民間が担っているということはいかかなものかと。これで黒字を求めたらどんなサービスが悪化していくということ

となんですが、むしろしつかり方向性としての戦略、戦術を立て、その上でオペレーションとしての運行は民間の創意工夫と力によって行つていただく、これが私としては一番いい仕組みなのではないかと。

最近でいえば、公設民営とか上下分離ということと言われますけれども、多分、運行主体としてはやはり民間の力というのは大いに活用していただく、ただし、広い意味での戦略は当然のことながら、戦術面でも、小さな争いではなくしつかりと統合した政策というものを公共団体も含めて今回の法改正でやっていただくと、こういうことが重要なのではないかなというふうに思っているというのが私の考えであります。

○参考人(岡本勝規君) 申し上げます。

富山では確かに先駆けた取組が行われております。ただ、例えばレジュメで示しました歩行者通行量などを見ても、いつときちよつと食い止めたかなと思つたら、だからだらだらと下がってくるという、そういう状態にございます。

これ実は、この変化は八月のある特定の日曜日をばかりを追つてやっている変化でございましてけれども、例えば別の、イベントのあるときにはやはり通行量は増えてはいるんです。イベントのあるときには通行量が増えてはいる、また一方で居住者は若干増えている、にもかかわらずイベントのないときの通行量が増えないというのは、これは一体何を意味しているかと申しますと、日常の拠点として再生がまだなされてないということではないかと思ひます。

本当に富山市に限つてしまつて申し訳ないんですけども、富山市では中心商店街を広域拠点として位置付けてはおられますけれども、その前に日常の拠点として再生していかなければいけないというふうに思ひますので、今後改善すべき点としましては、人々が日常生活を営んでいく上で何が必要なのか、例えばお魚屋さんが必要なのか八百屋さんが必要なのかといったそういう細かいところを見て、その上でのまちづくり戦略というも

のを考えていくべきではないかなと思ひます。以上です。

○辰巳孝太郎君 ありがとうございます。

○委員長(藤本祐司君) 以上で参考人に対する質疑は終了いたしました。

参考人の方々にお礼の御挨拶を申し上げます。

皆様方には、本当に貴重なお時間を割いていただき御出席いただきました。そして、有益な御意見を述べていただきましたことを感謝申し上げます。ありがとうございます。

今後、皆様の御意見をこの委員会の審議の中で十分活用していきたいと考えておりますので、どうぞよろしく願ひいたします。

委員会を代表いたしまして厚く御礼を申し上げます。ありがとうございます。(拍手)

本日はこれにて散会いたします。

午前十一時五十三分散会

五月二日本委員会に左の案件が付託された。

一、精神障害者に対して公共交通機関の運賃割引制度の実施を求めることに関する請願(第

目次中「都市再生整備計画等」を「都市再生整備計画」に、「第七十二条の二」を「第七十三条」に、「第七十二条の九」を「第六節 都市利便増進協定(第七十四条―第八十条)」に、「第六節 雑則(第七十九条―

・一三〇〇号)

第一三〇〇号 平成二十六年四月二十一日受理
精神障害者に対して公共交通機関の運賃割引制度の実施を求めることに関する請願

請願者 長野市 仲弘久 外九百九十九名
紹介議員 渡辺 猛之君
この請願の趣旨は、第一一四九号と同じである。

五月七日本委員会に左の案件が付託された。

一、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案

一、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案

(都市再生特別措置法の一部改正)
第一条 都市再生特別措置法(平成十四年法律第二十二号)の一部を次のように改正する。

第六章 立地適正化計画に係る特別の措置
第一節 立地適正化計画の作成等(第八十一条―第八十五条)
第二節 居住誘導区域に係る特別の措置
第一款 都市計画の決定等の提案(第八十六条―第八十七条)
第二款 建築等の届出等(第八十八条)
第三款 居住調整地域等(第八十九条―第九十四条)
第三節 都市機能誘導区域に係る特別の措置
第一款 民間誘導施設等整備事業計画の認定等(第九十五条―第一百四条)
第二款 土地区画整理法の特例(第一百五条)
第三款 駐車場法の特例等(第一百六条―第一百七条)

第八十四条)を
第三款 駐車場法の特例等(第一百六条―第一百七条)に改

第四款 建築等の届出等(第百八条)
第五款 特定用途誘導地区(第百九条)

- 第四節 跡地等管理協定等(第百十條―第百十六條)
第七章 市町村都市再生協議会(第百十七條)
第八章 都市再生推進法人(第百十八條―第百二十三條)
第九章 雑則(第百二十四條―第百二十八條)
第十章 罰則(第百二十九條―第百三十一條)

第一条中「特例並びに」を「特例」に、「交付等」を「交付並びに立地適正化計画に基づく住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための都市計画の特例等」に改める。

第十四条第二項に次の一号を加える。

五 第八十一条第一項に規定する立地適正化計画の作成に関する基本的な事項

第二十九条第一項第一号中「次号及び第七十一条第一項第一号において」を「以下」に改め、「公共施設等」という。の下に「その他公益的施設で政令で定めるもの」を加える。

第三十六条第二項中「の最高限度」を「第百九条第二項において同じ」の最高限度に改める。

第三十七条第一項中「この節において」を削る。

第五章の章名中「都市再生整備計画等」を「都市再生整備計画」に改める。

第四十六条第一項中「地域整備方針」の下に「。第八十一条第一項及び第百十九条第一号イにおいて同じ」を加え、同条第三項中「この節及び次節において」を削り、同条第十三項中「第七十二条の三第一項を」第七十四条第一項に、「第七十三条第一項を」第百十八条第一項に、「都市再生整備推進法人」を「都市再生推進法人」に改める。

第四十六条の二を削る。

第四十六条の三の見出し中「都市再生整備推進法人」を「都市再生推進法人」に改め、同条第一項中「第七十三条第一項を」第百十八条第一

項に、「都市再生整備推進法人」を「都市再生推進法人」に改め、同条を第四十六條の二とし、第四十六條の四を第四十六條の三とする。

第四十六條の五中「都市再生整備推進法人」を「都市再生推進法人」に改め、同条を第四十六條の四とする。

第五十一条第二項中「以下」の下に「この節において」を加える。

第五十四條第二項中「第四十六條の二第一項」を「第百十七條第一項に」、「市町村協議会」を「市町村都市再生協議会」に改める。

第五十七條の二の見出し中「都市再生整備推進法人」を「都市再生推進法人」に改め、同条第一項中「第七十四條第三号」を「第百十九條第三号」に、「都市再生整備推進法人」に改め、同条第二項中「第七十四條第三号」を「第百十九條第三号」に、「都市再生整備推進法人」を「都市再生推進法人」に改める。

第六十四條第三項中「以下」の下に「この節において」を加える。

第七十一条第一項第一号中「公共施設等」の下に「その他公益的施設で政令で定めるもの」を加える。

第七十二条第一項中「市町村協議会」を「第百十七條第一項の市町村都市再生協議会(以下この条において「市町村協議会」という。)」に改め、同条第二項中「第四十六條の二第三項を」第百十七條第五項に改め、「及び都市再生整備計画」とあるのは、「都市再生整備計画」とを削

り、「管理者及び」を、「管理者」に改める。
第八十四条の見出し及び同条第一項を削り、同条第二項中「前項を」前二条に、「同項を」各本条に改め、同項を同条とし、同条を第百三十一条とする。

第八十三条を第百二十八条とし、同条の次の章名及び二条を加える。

第十章 罰則

第百二十九條 第百六條第一項又は第二項の規定に違反して、届出をしないで、又は虚偽の届出をして、同条第一項又は第二項に規定する行為をした者は、五十万円以下の罰金に処する。

第百三十條 次の各号のいずれかに該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。

一 第二十五條、第六十七條又は第九十九條の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

二 第八十八條第一項又は第二項の規定に違反して、届出をしないで、又は虚偽の届出をして、同条第一項本文又は第二項に規定する行為をした者

三 第百八條第一項又は第二項の規定に違反して、届出をしないで、又は虚偽の届出をして、同条第一項本文又は第二項に規定する行為をした者

第八十二条を第百二十七條とし、第八十一条を第百二十六條とし、第八十条を第百二十五條とする。

第七十九條第一号中「イ及び」を「同号イ及び」に改め、同条を第百二十四條とする。

第六章を第九章とする。

第五章第七節中第七十八條を第百二十三條とする。

第七十七條第一項中「及び第七十二条の七第一項を」、第七十八條第一項及び第百三条第一項に改め、同項第一号中「第七十四條第二号に掲げる業務」を「第百十九條第二号に掲げる業務(都市開発事業に係るものに限る。)」に改め、同

条第二項中「第七十七條第一項各号」を「第百一十二條第一項各号」に、「第七十七條第一項第一号」を「第百一十二條第一項第一号」に、「第七十七條第二項」を「第百一十二條第二項」に改め、同条を第百二十二條とする。

第七十六條第一項及び第二項中「第七十四條各号」を「第百十九條各号」に改め、同条第三項中「第七十三條第一項を」第百十八條第一項に改め、同条を第百二十一條とし、第七十五條を第百二十條とする。

第七十四條第一号を次のように改める。

一 次に掲げる事業を施行する民間事業者に対し、当該事業に関する知識を有する者の派遣、情報の提供、相談その他の援助を行うこと。

イ 第四十六條第一項の土地の区域における都市開発事業であつて都市再生基本方針に基づいて行われるもの

ロ 立地適正化計画に記載された居住誘導区域内における都市開発事業であつて住宅の整備に関するもの

ハ 立地適正化計画に記載された誘導施設又は当該誘導施設の利用者の利便の増進に寄与する施設の整備に関する事業

ニ 立地適正化計画に記載された跡地等管理区域内における跡地等の管理に関する事業

第七十四條第二号及び第三号イ中「都市開発事業」を「事業」に改め、同号ロ及び同条第五号中「区域」の下に「又は立地適正化計画に記載された居住誘導区域」を加え、同条第九号中「区域」の下に「又は立地適正化計画の区域」を加え、同号を同条第十一号とし、同条第八号中「区域」の下に「又は立地適正化計画の区域」を加え、同号を同条第十号とし、同条第七号中「区域」の下に「又は立地適正化計画の区域」を加え、同条第九号とし、同条第六号の次に次の二号を加える。

七 跡地等管理協定に基づき跡地等の管理を

行うこと。

八 第四十六条第一項の土地の区域又は立地適正化計画の区域における都市の再生に関する情報の収集、整理及び提供を行うこと。

第七十四条を第百十九条とする。

第七十三条の見出し及び同条第一項中「都市再生整備推進法人」を「都市再生推進法人」に改め、同条を第百十八条とする。

第五章第七節の節名を削る。

第七十二条の九を第八十条とし、同条の次の第二章及び章名を加える。

第六章 立地適正化計画に係る特別の措置

第一節 立地適正化計画の作成等

(立地適正化計画)

第八十一条 市町村は、都市計画法第四条第二項に規定する都市計画区域内の区域について、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設(医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であつて、都市機能の増進に著しく寄与するものをいう。以下同じ。)の立地の適正化を図るための計画(以下「立地適正化計画」という。)を作成することができる。

2 立地適正化計画には、その区域を記載するほか、おおむね次に掲げる事項を記載するものとする。

一 住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針

二 都市の居住者の居住を誘導すべき区域(以下「居住誘導区域」という。)及び居住環境の向上、公共交通の確保その他の当該居住誘導区域に都市の居住者の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策に関する事項

三 都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域(以下「都市機能誘導区域」という。)及び

当該都市機能誘導区域ごとにその立地を誘導すべき都市機能増進施設(以下「誘導施設」という。)並びに必要な土地の確保、費用の補助その他の当該都市機能誘導区域に当該誘導施設の立地を誘導するために市町村が講ずべき施策に関する事項(次号に掲げるものを除く。)

四 都市機能誘導区域に誘導施設の立地を図るために必要な次に掲げる事業等に関する事項

イ 誘導施設の整備に関する事業

ロ イに掲げる事業の施行に関連して必要となる公共公益施設の整備に関する事業、土地区画整理事業その他国土交通省令で定める事業

ハ イ又はロに掲げる事業と一体となつてその効果を増大させるために必要な事務又は事業

五 第二号若しくは第三号の施策又は前号の事業等の推進に関連して必要な事項

六 前各号に掲げるもののほか、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るために必要な事項

3 前項第四号に掲げる事項には、市町村が実施する事業等に係るものを記載するほか、必要に応じ、当該市町村以外の者が実施する事業等に係るものを記載することができる。

4 市町村は、立地適正化計画に当該市町村以外の者が実施する事業等に係る事項を記載しようとするときは、当該事項について、あらかじめ、その者の同意を得なければならない。

5 第二項第五号に掲げる事項には、次に掲げる事項を記載することができる。

一 都市機能誘導区域内の区域であつて、歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域(以下「駐車場配置適正化区域」という。)

二 前号の区域における路外駐車場(駐車場

法(昭和三十三年法律第百六号)第二条第二号に規定する路外駐車場をいう。第百六条第一項において同じ。)の配置及び規模の基準(同条において「路外駐車場配置等基準」という。)に関する事項

三 第一号の区域における駐車施設(駐車場法第百七条第一項に規定する駐車施設をいう。以下この号において同じ。)の機能を集約するために整備する駐車施設(第百七条において「集約駐車施設」という。)の位置及び規模に関する事項

6 市町村は、立地適正化計画に前項各号に掲げる事項を記載しようとするときは、当該事項について、あらかじめ、都道府県公安委員会に協議しなければならない。

7 市町村は、立地適正化計画に第五項第三号に掲げる事項を記載しようとするときは、当該事項について、あらかじめ、都道府県知事(駐車場法第百七条第一項若しくは第二項又は第二十条の二第一項の規定に基づき条例を定めている都道府県の知事に限る。)に協議しなければならない。

8 第二項第五号に掲げる事項には、居住誘導区域外の区域のうち、住宅が相当数存在し、跡地(建築物の敷地であつた土地で現に建築物が存しないものをいう。以下この項において同じ。)の面積が現に増加しつつある区域で、良好な生活環境の確保及び美観風致の維持のために当該区域内の跡地及び跡地に存する樹木(以下「跡地等」という。)の適正な管理が必要となると認められる区域(以下「跡地等管理区域」という。)並びに当該跡地等管理区域における跡地等の適正な管理を図るための指針(第百十條において「跡地等管理指針」という。)に関する事項を記載することができる。

9 立地適正化計画は、議会の議決を経て定められた市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画法第六條の二の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即するとともに、同法第十八條の二の市町村の都市計画に関する基本的な方針との調和が保たれたものでなければならない。

10 立地適正化計画は、都市の防災に関する機能の確保が図られるように配慮されたものでなければならない。

11 第二項第二号の居住誘導区域は、立地適正化計画の区域における人口、土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して、良好な居住環境が確保され、公共投資その他の行政運営が効率的に行われるように定めるものとし、都市計画法第七條第一項に規定する市街化調整区域(以下「市街化調整区域」という。)、建築基準法第三十九條第一項に規定する災害危険区域(同条第二項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されているものに限る。)その他政令で定める区域については定めなければならない。

12 第二項第三号の都市機能誘導区域及び誘導施設は、立地適正化計画の区域における人口、土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して、適切な都市機能増進施設の立地を必要とする区域に誘導することにより、住宅の立地の適正化が効果的に図られるように定めるものとする。

13 市町村は、立地適正化計画の作成に当たつては、第二項第二号及び第三号の施策並びに同項第四号の事業等において市町村の所有する土地又は建築物が有効に活用されることとなるよう努めるものとする。

14 市町村は、立地適正化計画を作成しようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催その他の住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるとともに、市町村都市計画審議会(当該市町村に市町村都市計画審議会が置かれていないときは、都道府県都市計画審議会。第八十四条において同じ。)の意見を聴かなければならない。

15 市町村は、立地適正化計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県に立地適正化計画の写しを送付しなければならない。

16 第二項から前項までの規定は、立地適正化計画の変更（第十四項の規定については、国土交通省令で定める軽微な変更を除く。）について準用する。

（都市計画法の特例）

第八十二条 前条第二項第一号に掲げる事項が記載された立地適正化計画が同条第十五項（同条第十六項において準用する場合を含む。）の規定により公表されたときは、当該事項は、都市計画法第十八条の二第一項の規定により定められた市町村の都市計画に関する基本的な方針の一部とみなす。

（都市再生整備計画に係る交付金の特例）

第八十三条 市町村は、国土交通省令で定めるところにより、第八十一条第二項第四号に掲げる事項（第四十六条第一項の土地の区域における同条第二項第二号又は第三号に掲げる事業等であつて当該市町村又は特定非営利活動法人等が実施するものに係るものに限る。）を記載した立地適正化計画を国土交通大臣に提出することができる。

2 前項の規定により立地適正化計画が提出されたときは、第四十七条第一項の規定による都市再生整備計画の提出があつたものとみなして、同条第二項から第四項まで及び第四十八条から第五十条までの規定を適用する。この場合において、第四十七条第二項中「事業等の実施」とあるのは、「第八十三条第一項に規定する事業等の実施（特定非営利活動法人等が実施する同項に規定する事業等に要する費用の一部の負担を含む。）とする。」

（立地適正化計画の評価等）

第八十四条 市町村は、立地適正化計画を作成した場合においては、おおむね五年ごとに、当該立地適正化計画の区域における住宅及び

都市機能増進施設の立地の適正化に関する施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、立地適正化計画及びこれに関連する都市計画を変更するものとする。

2 市町村は、前項の調査、分析及び評価を行ったときは、速やかに、その結果を市町村都市計画審議会に報告しなければならない。

3 市町村都市計画審議会は、必要に応じ、市町村に対し、立地適正化計画の進捗状況について報告を求めることができる。

4 市町村都市計画審議会は、第二項又は前項の規定による報告を受けたときは、その報告に係る事項について、市町村に対し、意見を述べるることができる。

（都市計画における配慮）

第八十五条 都市計画決定権者は、都市計画の見直しについての検討その他の都市計画についての検討、都市計画の案の作成その他の都市計画の策定の過程において、立地適正化計画が円滑に実施されるよう配慮するものとする。

第二節 居住誘導区域に係る特別の措置

置

第一款 都市計画の決定等の提案

（特定住宅整備事業を行う者による都市計画の決定等の提案）

第八十六条 立地適正化計画に記載された居住誘導区域内における政令で定める戸数以上の住宅の整備に関する事業（以下「特定住宅整備事業」という。）を行う者とする者は、都市計画決定権者に対し、当該特定住宅整備事業を行うために必要なに掲げる都市計画の決定又は変更をすることを提案することができる。この場合においては、当該提案に係る都市計画の素案を添えなければならない。

一 第三十七条第一項第二号、第三号及び第五号から第七号までに掲げる都市計画

二 都市計画法第十二条の四第一項第一号か

ら第四号までに掲げる計画に関する都市計画

三 その他政令で定める都市計画

2 第三十七条第二項及び第三項並びに第三十八条から第四十条までの規定は、前項の規定による提案について準用する。この場合において、第三十七条第二項中「都市再生事業」とあるのは「第八十六条第一項に規定する特定住宅整備事業」と、第四十条第一項中「者」当該都市計画決定権者が第四十三条第二項の規定による通知を受けているときは、当該計画提案をした者及び当該通知をした行政庁。次条第二項において同じ。」とあるのは「者」と読み替えるものとする。

（特定住宅整備事業を行う者による景観計画の策定等の提案）

第八十七条 特定住宅整備事業を行う者とする者は、景観法（平成十六年法律第百十号）第七條第一項に規定する景観行政団体に対し、当該特定住宅整備事業を行うために必要な景観計画（同法第八条第一項に規定する景観計画をいう。以下この項において同じ。）の策定又は変更を提案することができる。この場合においては、当該提案に係る景観計画の素案を添えなければならない。

2 景観法第十一条第三項及び第十二条から第十四条までの規定は、前項の規定による提案について準用する。この場合において、同法第十一条第三項中「当該計画提案」とあるのは「第八十六条第一項に規定する土地の区域のうち、一体として良好な景観を形成すべき土地の区域としてふさわしい一団の土地の区域であつて都市再生特別措置法第八十六条第一項に規定する特定住宅整備事業に係る土地の全部又は一部を含むものについて、当該計画提案」と読み替えるものとする。

第二款 建築等の届出等

第八十八条 立地適正化計画の区域のうち当該立地適正化計画に記載された居住誘導区域外

の区域内において、都市計画法第四条第十二項に規定する開発行為（以下「開発行為」という。）であつて住宅その他の居住の用に供する建築物のうち市町村の条例で定めるもの（以下この条において「住宅等」という。）の建築の用に供する目的で行うもの（政令で定める戸数未満の住宅の建築の用に供する目的で行うものにあつては、その規模が政令で定める規模以上のものに限る。）又は住宅等を新築し、若しくは建築物を改築し、若しくはその用途を変更して住宅等とする行為（当該政令で定める戸数未満の住宅に係るものを除く。）を行う者とする者は、これらの行為に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日その他国土交通省令で定める事項を市町村長に届け出なければならない。ただし、次に掲げる行為については、この限りでない。

一 軽易な行為その他の行為で政令で定めるもの

二 非常災害のため必要な応急措置として行う行為

三 都市計画事業の施行として行う行為又はこれに準ずる行為として政令で定める行為

四 その他市町村の条例で定める行為

2 前項の規定による届出をした者は、当該届出に係る事項のうち国土交通省令で定める事項を変更しようとするときは、当該事項の変更に係る行為に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、その旨を市町村長に届け出なければならない。

3 市町村長は、第一項又は前項の規定による届出があつた場合において、当該届出に係る行為が居住誘導区域内における住宅等の立地の誘導を図る上で支障があると認めるときは、当該届出をした者に対して、当該届出に係る事項に関し、住宅等の立地を適正なものとするために必要な勧告をすることがで

4 市町村長は、前項の規定による勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対し、居住誘導区域内の土地の取得についてあつせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

第三款 居住調整地域等

(居住調整地域)

第八十九条 立地適正化計画の区域(市街化調整区域を除く。)のうち、当該立地適正化計画に記載された居住誘導区域外の区域で、住宅地化を抑制すべき区域については、都市計画に、居住調整地域を定めることができる。

(開発行為等の許可等の特例)

第九十条 居住調整地域に係る特定開発行為(住宅その他の居住の用に供する建築物のうち市町村の条例で定めるもの(以下この条において「住宅等」という。))の建築の用に供する目的で行う開発行為(政令で定める戸数未満の住宅の建築の用に供する目的で行うものにあつては、その規模が政令で定める規模以上のものに限り。をいう。以下同じ。)については、都市計画法第二十九条第一項第一号の規定は適用せず、特定開発行為及び特定建築等行為(住宅等を新築し、又は建築物を改築し、若しくはその用途を変更して住宅等とする行為)当該政令で定める戸数未満の住宅に係るものを除く。をいう。第九十二条において同じ。については、居住調整地域を市街化調整区域とみなして、同法第三十四条及び第四十三条の規定(同条第一項の規定に係る罰則を含む。)を適用する。この場合において、同法第三十四条中「開発行為(主として第二種特定工作物の建設の用に供する目的で行う開発行為を除く。)」とあるのは「都市再生特別措置法第九十条に規定する特定開発行為」と、「次の各号」とあるのは「第十号又は第十二号から第十四号まで」と、同法第四十三条第一

項中「第二十九条第一項第二号若しくは第三号に規定する建築物以外の建築物を新築し、又は第一種特定工作物を新設しては」とあるのは「都市再生特別措置法第九十条に規定する住宅等(同条の政令で定める戸数未満の住宅を除く。以下この項において「住宅等」という。を新築しては」と、「同項第二号若しくは第三号に規定する建築物以外の建築物」とあるのは「住宅等」と、同条第二項中「第三十四条」とあるのは「都市再生特別措置法第九十条の規定により読み替えて適用する第三十四条」とするほか、必要な技術的読替は、政令で定める。

第九十一条 特定開発行為については、居住調整地域を市街化調整区域とみなして、土地区画整理法第九條第二項、第二十一条第二項及び第五十一条の九第二項の規定を適用する。この場合において、これらの規定中「土地区画整理事業」とあるのは「土地区画整理事業(施行区域の土地について施行するものを除く。）」と、「同法第四條第十二項に規定する開発行為が同法第三十四条各号」とあるのは「都市再生特別措置法第九十条に規定する特定開発行為が同条の規定により読み替えて適用する都市計画法第三十四条第十号又は第十二号から第十四号まで」とする。

第九十二条 特定開発行為及び特定建築等行為については、居住調整地域を市街化調整区域とみなして、大規模災害からの復興に関する法律(平成二十五年法律第五十五号)第十三条第十項から第十二項までの規定を適用する。この場合において、同条第十項中「開発行為(同法第四條第二項に規定する開発行為をいう。）」とあるのは「都市再生特別措置法第九十条に規定する特定開発行為」と、「同法」とあるのは「都市計画法」と、同項及び同条第十一項中「第三十四条」とあるのは「都市再生特別措置法第九十条の規定により読み替えて適用する都市計画法第三十四条」とする。

(市町村の長による開発許可関係事務の処理)

第九十三条 地方自治法第二百五十二条の十九第一項に規定する指定都市、同法第二百五十二条の二十二第一項に規定する中核市及び同法第二百五十二条の二十六の三第一項に規定する特別市以外の市町村が居住調整地域に関する都市計画を定めたときは、当該市町村の長は、当該市町村の区域内において、都道府県知事に代わつて都市計画法第三章第一節の規定に基づく事務(以下「開発許可関係事務」という。)を処理することができる。この場合においては、当該規定中都道府県知事に関する規定は、市町村長に関する規定として当該市町村長に適用があるものとする。

2 前項の規定により開発許可関係事務を処理しようとする市町村長は、あらかじめ、これを処理することについて、都道府県知事と協議しなければならない。この場合において、町村の長にあつては都道府県知事の同意を得なければならない。

3 第一項の規定により開発許可関係事務を処理しようとする市町村長は、その処理を開始する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。

4 第一項の規定によりその長が開発許可関係事務を処理する市町村は、都市計画法第三十条第六項、第三十四条第十一号及び第十二号、第三十四条の二、第三十五条の二第四項、第四十三条第三項並びに第七十八条第一項、第三項、第五項、第六項及び第八項の規定の適用については、同法第二十九条第一項に規定する指定都市等とみなす。この場合において、同法第七十八条第一項中「置く」とあるのは、「置くことができる」とする。

第九十四条 前条第一項の規定により開発許可関係事務を処理する市町村長は、幹線道路の沿道の整備に関する法律(昭和五十五年法律第三十四号)第十条の七第二項、地域におけ

る歴史的風致の維持及び向上に関する法律(平成二十年法律第四十号。以下「地域歴史的風致法」という。))第二十八条第二項並びに地域資源を活用した農林漁業者等による新事業の創出等及び地域の農林水産物の利用促進に関する法律(平成二十二年法律第六十七号)第五条第八項、第十四条第二項及び第四十二条第二項の規定の適用については、これらの規定に規定する都道府県知事とみなす。

2 前条第一項の規定によりその長が開発許可関係事務を処理する市町村は、幹線道路の沿道の整備に関する法律第十条の二第四項及び第十条の七第一項並びに大規模災害からの復興に関する法律第十三条第九項の規定の適用についてはこれらの規定に規定する指定都市等と、地域歴史的風致法第五条第四項の規定の適用については同項に規定する指定都市とみなす。

第三節 都市機能誘導区域に係る特別の措置

第一款 民間誘導施設等整備事業計画の認定等

(民間誘導施設等整備事業計画の認定)

第九十五条 立地適正化計画に記載された都市機能誘導区域内における都市開発事業(当該都市機能誘導区域に係る誘導施設又は当該誘導施設の利用者の利便の増進に寄与する施設を有する建築物の整備に関するものに限る。)であつて、当該都市開発事業を施行する土地(水面を含む。)の区域(以下「誘導事業区域」という。))の面積が政令で定める規模以上のもの(以下「誘導施設等整備事業」という。))を施行しようとする民間事業者は、国土交通省令で定めるところにより、当該誘導施設等整備事業に関する計画(以下「民間誘導施設等整備事業計画」という。))を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができる。

2 前項の認定(以下「誘導事業計画の認定」という。))の申請は、当該申請に係る誘導施設等

整備事業に係る立地適正化計画を作成した市町村(以下「計画作成市町村」という。)を経由して行わなければならない。この場合において、計画作成市町村は、当該民間誘導施設等整備事業計画を検討し、意見があるときは当該意見を付して、国土交通大臣に送付するものとする。

3 民間誘導施設等整備事業計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一 誘導事業区域の位置及び面積

二 誘導施設の概要

三 建築物及びその敷地の整備に関する事業の概要

四 公共施設の整備に関する事業の概要及び当該公共施設の管理者又は管理者となるべき者

五 工事着手の時期及び事業施行期間

六 用地取得計画

七 資金計画

八 その他国土交通省令で定める事項

(民間誘導施設等整備事業計画の認定基準等)

第九十六条 国土交通大臣は、誘導事業計画の認定の申請があつた場合において、当該申請に係る民間誘導施設等整備事業計画が次に掲げる基準に適合すると認めるときは、誘導事業計画の認定をすることができる。

一 当該誘導施設等整備事業が、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図る上で効果的であり、かつ、立地適正化計画に記載された都市機能誘導区域を含む都市の再生に著しく貢献するものであると認められること。

二 当該誘導施設等整備事業が、立地適正化計画に記載された第八十一条第二項第三号に掲げる事項に照らして適切なものであること。

三 誘導事業区域が都市再生緊急整備地域内にあるときは、建築物及びその敷地並びに公共施設の整備に関する計画が、地域整備

方針に適合するものであること。

四 工事着手の時期、事業施行期間及び用地取得計画が、当該誘導施設等整備事業を確実に遂行するために適切なものであること。

五 当該誘導施設等整備事業の施行に必要な経済的基礎及びこれを的確に遂行するために必要なその他の能力が十分であること。

2 国土交通大臣は、誘導事業計画の認定をしようとするときは、あらかじめ、当該誘導施設等整備事業の施行により整備される公共施設の管理者又は管理者となるべき者(計画作成市町村であるものを除く。以下「公共施設の管理者等」という。)の意見を聴かなければならない。

(誘導事業計画の認定の通知)

第九十七条 国土交通大臣は、誘導事業計画の認定をしたときは、速やかに、その旨を計画作成市町村、公共施設の管理者等及び民間都市機構に通知するとともに、誘導事業計画の認定を受けた者(以下「認定誘導事業者」という。)の氏名又は名称、事業施行期間、誘導事業区域その他国土交通省令で定める事項を公表しなければならない。

(民間誘導施設等整備事業計画の変更)

第九十八条 認定誘導事業者は、誘導事業計画の認定を受けた民間誘導施設等整備事業計画(以下「認定誘導事業計画」という。)の変更(国土交通省令で定める軽微な変更を除く。)をしようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

2 第九十五条第二項及び前二条の規定は、前項の場合について準用する。

(報告の徴収)

第九十九条 国土交通大臣は、認定誘導事業者に対し、認定誘導事業計画(認定誘導事業計画の変更があつたときは、その変更後のもの。以下同じ。)に係る誘導施設等整備事業(以下「認定誘導事業」という。)の施行の状況

について報告を求めることができる。

(地位の承継)

第一百条 認定誘導事業者の一般承継人又は認定誘導事業者から認定誘導事業計画に係る誘導事業区域内の土地の所有権その他当該認定誘導事業の施行に必要な権原を取得した者は、国土交通大臣の承認を受けて、当該認定誘導事業者が有していた誘導事業計画の認定に基づく地位を承継することができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による承認をしようとするときは、あらかじめ、計画作成市町村の意見を聴かなければならない。

(改善命令)

第一百一条 国土交通大臣は、認定誘導事業者が認定誘導事業計画に従つて認定誘導事業を施行していないと認めるときは、当該認定誘導事業者に対し、相当の期間を定めて、その改善に必要な措置を命ずることができる。

(誘導事業計画の認定の取消し)

第一百二条 国土交通大臣は、認定誘導事業者が前条の規定による処分に違反したときは、誘導事業計画の認定を取り消すことができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による取消しをしたときは、速やかに、その旨を、計画作成市町村、公共施設の管理者等及び民間都市機構に通知するとともに、公表しなければならない。

(民間都市機構の行う誘導施設等整備事業支援業務)

第一百三十三条 民間都市機構は、第二十九条第一項及び第七十一条第一項に規定する業務のほか、民間事業者による誘導施設等整備事業を推進するため、国土交通大臣の承認を受け、次に掲げる業務を行うことができる。

一 次に掲げる方法により、認定誘導事業者の認定誘導事業の施行に要する費用の一部(公共施設等その他公益的施設で政令で定めるものの整備に要する費用の額の範囲内に限る。)について支援すること。

イ 認定誘導事業者(専ら認定誘導事業の施行を目的とする株式会社等に限る。)に対する出資

ロ 専ら、認定誘導事業者から認定誘導事業の施行により整備される建築物及びその敷地(以下この号において「認定誘導建築物等」という。)又は認定誘導建築物等に係る信託の受益権を取得し、当該認定誘導建築物等又は当該認定誘導建築物等に係る信託の受益権の管理及び処分を行うことを目的とする株式会社等に対する出資

ハ 不動産特定共同事業法第二条第二項に規定する不動産取引(認定誘導建築物等を整備し、又は整備された認定誘導建築物等を取得し、当該認定誘導建築物等の管理及び処分を行うことを内容とするものに限る。)を対象とする同条第三項に規定する不動産特定共同事業契約に基づく出資

ニ 信託(受託した土地に認定誘導建築物等を整備し、当該認定誘導建築物等の管理及び処分を行うことを内容とするものに限る。)の受益権の取得

ホ イからニまでに掲げる方法に準ずるものとして国土交通省令で定める方法

二 認定誘導事業者に対し、必要な助言、あつせんその他の援助を行うこと。

三 前二号に掲げる業務に附帯する業務を行うこと。

2 前項の規定により、民間都市機構が同項各号に掲げる業務を行う場合には、民間都市開発法第十一条第一項及び第十二条中「第四条第一項各号」とあるのは「第四条第一項各号及び都市再生特別措置法第百三条第一項各号」と、民間都市開発法第十四条中「第四条第一項第一号及び第二号並びに都市再生特別措置法第百三条第一項第一号」と、民間都市開発

法第二十条第一号中「第十一条第一項」とあるのは「第十一条第一項（都市再生特別措置法第百三条第二項の規定により読み替えて適用する場合を含む。以下この号において同じ。）と、「同項」とあるのは「第十一条第一項」と、同条第二号中「第十二条」とあるのは「第十二条（都市再生特別措置法第百三条第二項の規定により読み替えて適用する場合を含む。）とする。」

3 民間都市機構は、第一項第一号に掲げる業務を行う場合においては、国土交通省令で定める基準に従って行わなければならない。

（民間都市開発法の特例）

第一百四条 民間都市開発法第四条第一項第一号に規定する特定民間都市開発事業であつて認定誘導事業（誘導施設を有する建築物の整備に関するものに限る。）であるものについての同号の規定の適用については、同号中「という。」とあるのは、「という。」並びに都市再生特別措置法第百三条第一項第一号の政令で定める公益的施設」とする。

第二款 土地区画整理法の特例

第一百五条 土地適正化計画に記載された土地区画整理事業の施行者（土地区画整理法第二条第三項に規定する施行者をいう。以下この条において同じ。）は、同法第八十六条第一項の換地計画（以下この条において「換地計画」という。）の内容について同法第二条第四項に規定する施行地区内の土地又は物件に関し権利を有する者（施行者が土地区画整理組合である場合にあつては、参加組合員を含む。）の全ての同意を得たときは、同法第八十九条の規定によらないで、換地計画において換地を定めることができる。この場合においては、同法第八十八条第二項から第七項までの規定は、適用しない。

第三款 駐車場法の特例等

（特定路外駐車場の設置の届出等）
第一百六条 立地適正化計画に記載された路外駐

車場配置等基準に関する事項に係る駐車場配置適正化区域内において、路外駐車場で自動車の駐車のために供する部分の面積が当該駐車場の配置適正化区域内の土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して市町村の条例で定める規模以上のもの（以下この項において「特定路外駐車場」という。）を設置しようとする者は、当該特定路外駐車場の設置に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、当該特定路外駐車場の位置、規模その他国土交通省令で定める事項を市町村長に届け出なければならない。

2 前項の規定による届出をした者は、当該届出に係る事項のうち国土交通省令で定める事項を変更しようとするときは、当該事項の変更に係る行為に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、その旨を市町村長に届け出なければならない。

3 市町村長は、第一項又は前項の規定による届出があつた場合において、当該届出に係る事項が路外駐車場配置等基準に適合せず、歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のため必要があると認めるときは、当該届出をした者に対して、必要な勧告をすることができ

4 市町村長は、前項の規定による勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対し、土地の取得についてあつせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

（駐車施設の附置に係る駐車場法の特例）

第一百七条 立地適正化計画に記載された集約駐車施設の位置及び規模に関する事項に係る駐車場の配置適正化区域（駐車場法第二十条第一項の地区若しくは地域又は同条第二項の地区の区域内に限る。）内における同条第一項及び第二項並びに同法第二十条の二第一項の規定の適用については、同法第二十条第一項中「近隣商業地域内」とあるのは「近隣商業地

域内の駐車場配置適正化区域（都市再生特別措置法第八十一条第五項第一号に規定する駐車場の配置適正化区域をいう。以下同じ。）の区域内」と、同項及び同条第二項並びに同法第二十条の二第一項中「建築物又は」とあるのは「建築物若しくは」と、同法第二十条第一項中「旨を」とあるのは「旨、その建築物若しくはその建築物の敷地内若しくは集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨又は集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨を」と、同項中「前条第一項の地区若しくは地域内又は同条第二項の地区内」とあるのは「前条第一項又は第二項の駐車場配置適正化区域の区域内」と、「地区又は地域内の」とあり、及び「地区内」とあるのは「駐車場配置適正化区域の区域内の」とする。

第四款 建築等の届出等

第一百八条 立地適正化計画の区域内において、当該立地適正化計画に記載された誘導施設を有する建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為又は当該誘導施設を有する建築物を新築し、若しくは建築物を改築し、若しくはその用途を変更して当該誘導施設を有する建築物とする行為を行おうとする者（当該誘導施設の立地を誘導するものとして当該立地適正化計画に記載された都市機能誘導区域内においてこれらの行為を行おうとする者を除く。）は、これらの行為に着手する日の三十日

前までに、国土交通省令で定めるところにより、行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日その他国土交通省令で定める事項を市町村長に届け出なければならない。ただし、次に掲げる行為については、この限りでない。

一 軽易な行為その他の行為で政令で定めるもの
二 非常災害のため必要な応急措置として行う行為
三 都市計画事業の施行として行う行為又はこれに準ずる行為として政令で定める行為
四 その他市町村の条例で定める行為

2 前項の規定による届出をした者は、当該届出に係る事項のうち国土交通省令で定める事項を変更しようとするときは、当該事項の変更に係る行為に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、その旨を市町村長に届け出なければならない。

3 市町村長は、第一項又は前項の規定による届出があつた場合において、当該届出に係る行為が都市機能誘導区域内における誘導施設の立地の誘導を図る上で支障があると認めるときは、当該届出をした者に対して、当該届出に係る事項に関し、誘導施設の立地を適正なものとするために必要な勧告をすることができ

4 市町村長は、前項の規定による勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対し、当該誘導施設に係る都市機能誘導区域内の土地の取得についてのあつせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

第五款 特定用途誘導地区

第一百九条 立地適正化計画に記載された都市機能誘導区域のうち、当該都市機能誘導区域に係る誘導施設を有する建築物の建築を誘導する必要があると認められる区域（都市計画法第八条第一項第一号に規定する用途地域（同

号に掲げる工業専用地域を除く。）が定められている区域に限る。）については、都市計画に、特定用途誘導地区を定めることができる。

2 特定用途誘導地区に関する都市計画には、都市計画法第八條第三項第一号及び第三号に掲げる事項のほか、建築物等の誘導すべき用途、その全部又は一部を当該用途に供する建築物の容積率の最高限度及び建築物の高さの最高限度（当該地区における市街地の環境を確保するため必要な場合に限る。）を定めるものとする。

第四節 跡地等管理協定等

（跡地等の管理に関する市町村の援助等）

第百十條 第八十一條第八項の規定により立地適正化計画に跡地等管理区域及び跡地等管理指針に関する事項が記載されているときは、市町村は、当該跡地等管理指針に即し、当該跡地等管理区域内の跡地等の所有者又は使用及び収益を目的とする権利（一時使用のため設定されたことが明らかでないものを除く。）を有する者（以下「所有者等」という。）に対し、当該跡地等の適正な管理を行うために必要な情報の提供、指導、助言その他の援助を行うものとする。

2 市町村長は、立地適正化計画に記載された跡地等管理区域内の跡地等の所有者等が当該跡地等管理指針に即した跡地等の管理を行わないため、当該跡地等の周辺の生活環境及び美観風致が著しく損なわれていると認めるときは、当該所有者等に対し、当該跡地等管理指針に即した跡地等の管理を行うよう勧告することができる。

（跡地等管理協定の締結等）

第百十一條 市町村又は都市再生推進法人等（第百十八條第一項の規定により指定された都市再生推進法人、都市緑地法昭和四十八年法律第七十二号）第六十八條第一項の規定により指定された緑地管理機構（第百十五條

第一項に規定する業務を行うものに限る。以下この項において「緑地管理機構」という。）又は景観法第九十二條第一項の規定により指定された景観整備機構（第百十六條第一項に規定する業務を行うものに限る。以下この項において「景観整備機構」という。）をいう。以下同じ。）は、立地適正化計画に記載された跡地等管理区域内の跡地等（緑地管理機構にあつては都市緑地法第三條第一項に規定する緑地であるものに、景観整備機構にあつては景観法第八條第二項第一号に規定する景観計画区域内にあるものに限る。）を適正に管理するため、当該跡地等の所有者等と次に掲げる事項を定めた協定（以下「跡地等管理協定」という。）を締結して、当該跡地等の管理を行うことができる。

- 一 跡地等管理協定の目的となる跡地等（以下この条において「協定跡地等」という。）
 - 二 協定跡地等の管理の方法に関する事項
 - 三 協定跡地等の管理に必要な施設の整備に関する事項
 - 四 跡地等管理協定の有効期間
 - 五 跡地等管理協定に違反した場合の措置
- 2 跡地等管理協定については、協定跡地等の所有者等の全員の合意がなければならない。
- 3 跡地等管理協定の内容は、次に掲げる基準のいずれにも適合するものでなければならない。
- 一 立地適正化計画に記載された第八十一條第八項に規定する事項に適合するものであること。
 - 二 協定跡地等の利用を不当に制限するものでないこと。
 - 三 第一項各号に掲げる事項について国土交通省令で定める基準に適合するものであること。
 - 四 都市再生推進法人等が跡地等管理協定を締結しようとするときは、あらかじめ、市町村長の認可を受けなければならない。

（跡地等管理協定の認可）

第百十二條 市町村長は、前條第四項の認可の申請が、次の各号のいずれにも該当するときは、同項の認可をしなければならない。

- 一 申請手続が法令に違反しないこと。
- 二 跡地等管理協定の内容が、前條第三項各号に掲げる基準のいずれにも適合するものであること。

（跡地等管理協定の変更）

第百十三條 第百十一條第二項から第四項まで及び前條の規定は、跡地等管理協定において定めた事項を変更しようとする場合について準用する。

（都市の美観風致を維持するための樹木の保存に関する法律の特例）

第百十四條 都市再生推進法人等が跡地等管理協定に基づき管理する樹木又は樹木の集団で都市の美観風致を維持するための樹木の保存に関する法律第二條第一項の規定に基づき保存樹木又は保存樹林として指定されたものについて同法の規定の適用については、同法第五條第一項中「所有者」とあるのは、所有者及び都市再生特別措置法第百十一條第一項に規定する都市再生推進法人等（以下「都市再生推進法人等」という。）と、同法第六條第二項及び第八條中「所有者」とあるのは「都市再生推進法人等」と、同法第九條中「所有者」とあるのは「所有者又は都市再生推進法人等」とする。

（緑地管理機構の業務の特例）

第百十五條 都市緑地法第六十八條第一項の規定により指定された緑地管理機構 同法第六十九條第一号イに掲げる業務を行うものに限る。）は、同法第六十九條各号に掲げる業務のほか、次に掲げる業務を行うことができる。

- 一 跡地等管理協定に基づく跡地等の管理を行うこと。
- 二 前号に掲げる業務に附帯する業務を行うこと。

こと。

2 前項の場合においては、都市緑地法第七十條中「又は二(1)」とあるのは、「若しくは二(1)又は都市再生特別措置法第百十五條第一項第一号」とする。

（景観整備機構の業務の特例）

第百十六條 景観法第九十二條第一項の規定により指定された景観整備機構は、同法第九十三條各号に掲げる業務のほか、跡地等管理協定に基づく跡地等の管理を行うことができる。

- 2 前項の場合においては、景観法第九十五條第一項及び第二項中「掲げる業務」とあるのは、「掲げる業務及び都市再生特別措置法第百十六條第一項に規定する業務」とする。

第七章 市町村都市再生協議会

第百十七條 次に掲げる者は、市町村ごとに、都市再生整備計画及びその実施並びに都市再生整備計画に基づく事業により整備された公共公益施設の管理並びに立地適正化計画及びその実施に関し必要な協議を行うため、市町村都市再生協議会（以下この条において「市町村協議会」という。）を組織することができる。

- 一 市町村
- 二 次条第一項の規定により当該市町村の長が指定した都市再生推進法人
- 三 密集市街地整備法第三百條第一項の規定により当該市町村の長が指定した防災街区整備推進機構
- 四 中心市街地の活性化に関する法律（平成十年法律第九十二号）第六十一條第一項の規定により当該市町村の長が指定した中心市街地整備推進機構
- 五 景観法第九十二條第一項の規定により当該市町村の長が指定した景観整備機構
- 六 地域歴史的風致法第三十四條第一項の規定により当該市町村の長が指定した歴史的風致維持向上支援法人
- 七 前各号に掲げる者のほか、第二号から前

号までに掲げる者に準ずるものとして国土交通省令で定める特定非営利活動法人等

2 前項各号に掲げる者は、必要があると認めるときは、協議して、市町村協議会に、関係都道府県、独立行政法人都市再生機構、地方住宅供給公社、民間都市機構、当該都市再生整備計画の区域内において公共公益施設の整備若しくは管理を行い、又は都市開発事業を施行する民間事業者、誘導施設又は誘導施設の利用者の利便の増進に寄与する施設の整備に関する事業を施行する民間事業者（次項において「誘導施設等整備民間事業者」という。）その他まちづくりの推進を図る活動を行う者を加えることができる。

3 誘導施設等整備民間事業者であつて市町村協議会の構成員でないものは、第一項の規定により市町村協議会を組織する同項各号に掲げる者に対して、自己を市町村協議会の構成員として加えることを申し出ることができる。

4 前項の規定による申出を受けた第一項各号に掲げる者は、正当な理由がある場合を除き、当該申出に応じなければならない。

5 市町村協議会は、必要があると認めるときは、関係行政機関、第四十六条第二項第二号イからハまでに掲げる事業（これらの事業と一体となつてその効果を増大させることとなる事業等を含む。）を実施し、又は実施することが見込まれる者、都市再生整備計画に基づく事業により整備された公共公益施設の管理者及び第八十一条第二項第四号イからハまでに掲げる事業等を実施し、又は実施することが見込まれる者に対して、資料の提供、意見の開陳、説明その他必要な協力を求めることができる。

6 市町村協議会は、特に必要があると認めるときは、前項に規定する者以外の者に対しても、必要な協力を依頼することができる。

7 第一項の協議を行うための会議において協

議が調つた事項については、市町村協議会の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

8 前各項に定めるもののほか、市町村協議会の運営に關し必要な事項は、市町村協議会が定める。

第八章 都市再生推進法人

第七十二条の八中「第七十三条第一項を」を「第七十二条第一項に」、「都市再生整備推進法人」を「都市再生推進法人」に改め、同条を第七十九条とする。

第七十二条の七第二項中「第七十二条の七第一項を」を「第七十八条第一項に」、「第七十二条の七第二項を」を「第七十八条第二項に」改め、同条を第七十八条とする。

第七十二条の六第一号中「第七十二条の四各号」を「第七十五条各号」に改め、同条を第七十七条とする。

第七十二条の五第一項中「第七十三条第一項」を「第七十八条第一項に」、「都市再生整備推進法人」を「都市再生推進法人」に改め、同条を第七十六条とし、第七十二条の四を第七十五条とする。

第七十二条の三第一項中「第七十三条第一項」を「第七十八条第一項に」、「都市再生整備推進法人」を「都市再生推進法人」に改め、同条を第七十四条とする。

第七十二条の二第二項中「第七十二条の二第一項の」を「第七十三条第一項の」に、「第七十二条の二第二項本文」を「第七十三条第一項本文」に、「第七十二条の二第一項」を「第七十三条第一項」に改め、第五章第五節中同条を第七十三条とする。

（建築基準法の一部改正）

第二条 建築基準法（昭和二十五年法律第二百一十号）の一部を次のように改正する。

目次中「都市再生特別地区」の下に「及び特定用途誘導地区」を、「第六十条の二」の下に「第六十条の三」を加える。

第二条第二十一号中「都市再生特別地区」の下に「特定用途誘導地区」を加える。

第三条第三項第二号中「第五十二条第一項第六号」を「第五十二条第一項第七号」に改める。

第五十条中「又は都市再生特別地区」を「都市再生特別地区又は特定用途誘導地区」に改める。

第五十二条第一項第一号中「建築物」の下に「（第六号に掲げる建築物を除く。）」を加え、同項第二号中「建築物又は」を「建築物（第六号に掲

六 特定用途誘導地区内の建築物であつて、その全部又は一部を当該特定用途誘導地区に関する都市計画において定められた誘導すべき用途に供するもの

第五十二条第二項第二号中「前項第五号に掲げる建築物」を「高層住居誘導地区内の建築物であつて、その住宅の用途に供する部分の床面積の合計がその延べ面積の三分の二以上であるもの（当該高層住居誘導地区に関する都市計画において建築物の敷地面積の最低限度が定められたときは、その敷地面積が当該最低限度以上のものに限る。第五十六条第一項第二号ハ及び別表第三の四の項において同じ。）に改め、同条第八項中「供する建築物」の下に「特定用途誘導地区内の建築物であつて、その一部を当該特定用途誘導地区に関する都市計画において定められた誘導すべき用途に供するものを除く。」を加える。

第五十七条の二第三項第一号中「第五号」の下に「及び第六号」を加える。

第六十条第三項中「まで」の下に「及び第六十条の三第一項」を加える。

第三章第四節の二の節名中「都市再生特別地区」の下に「及び特定用途誘導地区」を加える。

第六十条の二第五項中「及び第五十八条を」を「第五十八条及び次条第一項」に改め、第三章第四節の二中同条の次に次の一条を加える。

「（特定用途誘導地区）
第六十条の三 特定用途誘導地区内においては、建築物の高さは、特定用途誘導地区に関する都市計画において建築物の高さの最高限度が定められたときは、当該最高限度以下でなければならない。ただし、特定行政庁が用途上又は構造上やむを得ないと認めて許可したもののについては、この限りでない。
2 特定用途誘導地区内においては、地方公共団体は、その地区の指定の目的のために必要と認める場合においては、国土交通大臣の承認を得て、条例で、第四十八条第一項から第十二項までの規定による制限を緩和することができる。
3 第四十四条第二項の規定は、第一項ただし書の規定による許可をする場合に準用する。
第八十六条の七第一項中「第六十条の二第一項若しくは第二項」の下に「第六十条の三第一項」を加える。
第八十七条第二項中「第五十条まで」の下に「第六十条の三第二項」を加える。
第八十八条第二項中「第六十条の二第三項」の下に「第六十条の三第二項」を加える。

当該特定用途誘導地区に関する都市計画において定められた数値

（特定用途誘導地区）
第六十条の三 特定用途誘導地区内においては、建築物の高さは、特定用途誘導地区に関する都市計画において建築物の高さの最高限度が定められたときは、当該最高限度以下でなければならない。ただし、特定行政庁が用途上又は構造上やむを得ないと認めて許可したもののについては、この限りでない。
2 特定用途誘導地区内においては、地方公共団体は、その地区の指定の目的のために必要と認める場合においては、国土交通大臣の承認を得て、条例で、第四十八条第一項から第十二項までの規定による制限を緩和することができる。
3 第四十四条第二項の規定は、第一項ただし書の規定による許可をする場合に準用する。
第八十六条の七第一項中「第六十条の二第一項若しくは第二項」の下に「第六十条の三第一項」を加える。
第八十七条第二項中「第五十条まで」の下に「第六十条の三第二項」を加える。
第八十八条第二項中「第六十条の二第三項」の下に「第六十条の三第二項」を加える。

「（特定用途誘導地区）
第六十条の三 特定用途誘導地区内においては、建築物の高さは、特定用途誘導地区に関する都市計画において建築物の高さの最高限度が定められたときは、当該最高限度以下でなければならない。ただし、特定行政庁が用途上又は構造上やむを得ないと認めて許可したもののについては、この限りでない。
2 特定用途誘導地区内においては、地方公共団体は、その地区の指定の目的のために必要と認める場合においては、国土交通大臣の承認を得て、条例で、第四十八条第一項から第十二項までの規定による制限を緩和することができる。
3 第四十四条第二項の規定は、第一項ただし書の規定による許可をする場合に準用する。
第八十六条の七第一項中「第六十条の二第一項若しくは第二項」の下に「第六十条の三第一項」を加える。
第八十七条第二項中「第五十条まで」の下に「第六十条の三第二項」を加える。
第八十八条第二項中「第六十条の二第三項」の下に「第六十条の三第二項」を加える。

第百一条第一項第三号中「第六十条の二第一項若しくは第二項の下に」、第六十条の三第一項を加える。

(都市計画法の一部改正)

第三条 都市計画法(昭和四十三年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第八条第一項第四号の二中「都市再生特別地区の下に」、同法第八十九条の規定による居住調整地域又は同法第百九条第一項の規定による特定用途誘導地区を加え、同条第四項中「都市再生特別地区の下に」、特定用途誘導地区を加える。

第十一条第一項第十二号中「第二条第九号」を「第一条第八号」に改める。

第十五条第一項第四号中「同項第九号」を「同項第四号の二に掲げる地区にあつては都市再生特別措置法第三十六条第一項の規定による都市再生特別地区に、第八条第一項第九号」に改める。

第三十三条第一項第一号イ中「特定用途制限地域」の下に、「特定用途誘導地区」を加え、「若しくは第四十九条の二を」、第四十九条の二若しくは第六十条の三第二項に改め、同条第八項中「市街地再開発促進区域」を「居住調整地域又は市街地再開発促進区域」に改める。

第七十三条第五号中「第百三十九条の三」を「第百三十九条の四」に改める。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(都市再生特別措置法の一部改正に伴う経過措置)

第二条 第一条の規定による改正後の都市再生特別措置法(以下「新都市再生特別措置法」という。)第十四条の規定により都市再生基本方針が定められるまでの間は、この法律の施行の際現に第一条の規定による改正前の都市再生特別措置法(以下「旧都市再生特別措置法」という。)第十四条の規定により定められている都市再生基本方針は、新都市再生特別措置法第十四条の規定により定められた都市再生基本方針とみなす。

置法(以下「旧都市再生特別措置法」という。)第十四条の規定により定められている都市再生基本方針は、新都市再生特別措置法第十四条の規定により定められた都市再生基本方針とみなす。

第三条 この法律の施行の際現に旧都市再生特別措置法第四十六条の二第二項の規定により組織されている市町村都市再生整備協議会は、新都市再生特別措置法第百七条第一項の規定により組織された市町村都市再生協議会とみなす。

第四条 この法律の施行の際現に旧都市再生特別措置法第七十三条第一項の規定により指定されている都市再生整備推進法人は、新都市再生特別措置法第百十八号第一項の規定により指定された都市再生推進法人とみなす。

(政令への委任)

第五条 前三条に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定める。

(調整規定)

第六条 この法律の施行の日が中心市街地の活性化に関する法律の一部を改正する法律(平成二十六年法律第 号)の施行の日前である場合には、第一条のうち都市再生特別措置法第七十二条の九を第八十条とし、同条の次に二章及び章名を加える改正規定(同法第百七条第一項第四号に係る部分に限る。)中「第六十一条第一項」とあるのは、「第五十一条第一項」とする。

2 前項の場合において、中心市街地の活性化に関する法律の一部を改正する法律附則第十五条のうち都市再生特別措置法第四十六条の二第二項第四号の改正規定中「第四十六条の二第二項第四号」とあるのは、「第百十七号第一項第四号」とする。

(検討)

第七条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、第一条から第三条までの規定による改正後の規定の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

(都市開発資金の貸付けに関する法律の一部改正)

第八条 都市開発資金の貸付けに関する法律(昭和四十一年法律第二十号)の一部を次のように改正する。

第一条第六項中「第七十三条第一項」を「第百十八号第一項」に、「都市再生整備推進法人」を「都市再生推進法人」に、「第七十四条第三号」を「第百十九号第三号」に改める。

(環境影響評価法の一部改正)

第九条 環境影響評価法(平成九年法律第八十一

目次中「地域公共交通総合連携計画」を「地域公共交通網形成計画」に、「第二十号」を「第二十二号」に、「第五節 乗継円滑化事業(第二十一条第二十五号)」を「第五節 鉄道事業再構築事業(第二十三号第二十五号)」に、「第七節 公共交通再編事業(第二十七号の二第二十七号の八)」を「第二十八号第二十九号」に、「第四十五号」に改める。

第一条中「低減を図る」の下に「ための基盤となる地域における公共交通網(以下「地域公共交通網」という。)の形成の促進の」を加え、「かんがみ、市町村による地域公共交通総合連携計画」を「鑑み、交通政策基本法(平成二十五年法律第九十二号)の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画」に改め、「により」の下に「持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう」を加え、「総合的、一体的かつ効率的に」を削る。

第二条第五号中「乗継円滑化事業」を削り、「及び鉄道再生事業」を、「鉄道再生事業及び地域公共交通再編事業」に改め、同条第九号を削り、同条第九号の二中「かんがみ」を「鑑み」に、「市町村」を「地方公共団体」に改め、同条第九号とし、同条第十号中「市町村」を「地方公共団体」に改め、同条第十二号を同条第十三号とし、同条第十一号を同条第十二号とし、同条第十号の次に次

号)の一部を次のように改正する。
第三十九条第二項及び第四十二条第三項中「第八十一条」を「第百二十六条」に改める。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号)の一部を次のように改正する。

目次中「地域公共交通網形成計画」に、「第二十号」を「第二十二号」に、「第五節 乗継円滑化事業(第二十一条第二十五号)」を「第五節 鉄道事業再構築事業(第二十三号第二十五号)」に、「第七節 公共交通再編事業(第二十七号の二第二十七号の八)」を「第二十八号第二十九号」に、「第四十五号」に改める。

第一条中「低減を図る」の下に「ための基盤となる地域における公共交通網(以下「地域公共交通網」という。)の形成の促進の」を加え、「かんがみ、市町村による地域公共交通総合連携計画」を「鑑み、交通政策基本法(平成二十五年法律第九十二号)の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画」に改め、「により」の下に「持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう」を加え、「総合的、一体的かつ効率的に」を削る。

第二条第五号中「乗継円滑化事業」を削り、「及び鉄道再生事業」を、「鉄道再生事業及び地域公共交通再編事業」に改め、同条第九号を削り、同条第九号の二中「かんがみ」を「鑑み」に、「市町村」を「地方公共団体」に改め、同条第九号とし、同条第十号中「市町村」を「地方公共団体」に改め、同条第十二号を同条第十三号とし、同条第十一号を同条第十二号とし、同条第十号の次に次の一号を加える。
十一 地域公共交通再編事業 地域公共交通を再編するための事業であつて、地方公共団体の支援を受けつつ、特定旅客運送事業(旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業をいう。以下同じ。)に係る路線若しくは航路又は営業区域の編成の変更、他の種類の旅客運送事業(旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業、道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業、道路運送法による一般乗用旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業をいう。第二十七条の二第三項において同じ。)への転換、自家用有償旅客運送(同法第七十八条第二号に規定する自家用有償旅客運送をいう。以下同じ。)による代替、異なる公共交通事業者等の間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善、共通乗車船券(二以上の運送事業者(第二号イ

第二十一条及び第二十二条 削除

第二十三条から第二十五条までを削る。

第二十五条の二第一項中「地域公共交通総合連携計画」を「地域公共交通網形成計画」に、「市町村」を「地方公共団体」に改め、同条第二項第三号中「市町村」を「地方公共団体」に改め、第三章第五節の二中同条を第二十三条とする。

第二十五条の三第一項中「鉄道事業再構築実施計画が」の下に「持続可能な地域公共交通網の形成に資する」を加え、同条を第二十四条とし、第二十五条の四を第二十五条とする。

第三章第五節の二を同章第五節とする。

第二十六条第一項中「地域公共交通総合連携計画」を「地域公共交通網形成計画」に、「市町村」を「地方公共団体」に改め、同条第二項第三号中「市町村」を「地方公共団体」に改める。

第二十八条第一項中「市町村は、地域公共交通総合連携計画」を「地方公共団体は、地域公共交通網形成計画」に、「乗継円滑化事業又は鉄道事業再構築事業」を「鉄道事業再構築事業又は地域公共交通再編事業」に改め、同条第二項中「市町村」を「地方公共団体」に、「認定乗継円滑化実施計画に定められた乗継円滑化事業又は認定鉄道事業再構築実施計画に定められた鉄道事業再構築事業」を「認定鉄道事業再構築実施計画」に改め、同条第三項中「認定乗継円滑化実施計画又は認定鉄道事業再構築実施計画」を「認定鉄道事業再構築実施計画又は認定地域公共交通再編実施計画」に改め、同条第四項中「」について「持続可能な地域公共交通網の形成に資する」を加える。

第二十九条中「地域公共交通総合連携計画」を「地域公共交通網形成計画」に改める。

第三章中第七節を第八節とし、第六節の次に次の一節を加える。

第七節 地域公共交通再編事業

(地域公共交通再編事業の実施)

第二十七条の二 地域公共交通網形成計画において、地域公共交通再編事業に関する事項が定められたときは、当該地域公共交通網形成計画を作成した地方公共団体は、当該地域公共交通網形成計画に即して地域公共交通再編事業を実施するための計画(以下「地域公共交通再編実施計画」という。)を作成し、これに基づき、当該地域公共交通再編事業を実施し又はその実施を促

進するものとする。

2 地域公共交通再編実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 地域公共交通再編事業を実施する区域

二 地域公共交通再編事業の内容及び実施主体

(次号に掲げるものを除く。)

三 地方公共団体による支援の内容

四 地域公共交通再編事業の実施予定期間

五 地域公共交通再編事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

六 地域公共交通再編事業の効果

七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通再編事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

3 地方公共団体は、地域公共交通再編実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、特定旅客運送事業者等(その全部又は一部の区間又は区域が当該地域公共交通再編事業を実施する区域内に存する路線若しくは航路又は営業区域に係る特定旅客運送事業を営む全ての者及びその全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線若しくは航路又は営業区域において旅客運送事業を営もうとする者その他の国土交通省令で定める者)をいう。次項において同じ。)の全ての同意を得なければならない。

4 地方公共団体は、地域公共交通再編実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する公共交通事業者等(特定旅客運送事業者等である者を除く。)、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会の意見を聴かなければならない。

5 地方公共団体は、地域公共交通再編実施計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会に送付しなければならない。

6 前三項の規定は、地域公共交通再編実施計画の変更について準用する。

(地域公共交通再編実施計画の認定)

第二十七条の三 地方公共団体は、国土交通大臣に対し、地域公共交通再編実施計画が持続可能

な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による認定の申請があつた場合において、その地域公共交通再編実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一 地域公共交通再編実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なるものであること。

二 地域公共交通再編実施計画に定める事項が適切なるものであること。

三 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものであつて、次のイからハまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからハまでに定める基準に適合すること。

イ 鉄道事業法第三条第一項の許可 同法第五条第一項各号(第三号を除く。ロにおいて同じ。)に掲げる基準

ロ 鉄道事業法第七条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第五条第一項各号に掲げる基準

ハ 鉄道事業法第十六条第一項の認可 同条第二項の基準

四 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものであつて、鉄道事業法第三条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第六条各号のいずれにも該当しないこと。

五 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、旅客軌道事業に該当するものであつて、次のイからハまでに掲げる特許、認可又は許可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからハまでに定める基準に適合すること。

イ 軌道法第三条の特許 同条の特許の基準

ロ 軌道法第十一条第一項の運賃及び料金の認可 同項の認可の基準

ハ 軌道法第二十二條ノ二の許可 同条の許可の基準

六 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであつて、次のイからハまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからハまでに定める基準に適合すること。

イ 道路運送法第四条第一項の許可 同法第六条各号(第二号を除く。ハにおいて同じ。)に掲げる基準

ロ 道路運送法第九条第一項の認可 同条第二項の基準

ハ 道路運送法第十五条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第六条各号に掲げる基準

七 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであつて、道路運送法第四条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第七条各号のいずれにも該当しないこと。

八 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、自家用有償旅客運送に該当するものであつて、道路運送法第七十九条の登録又は同法第七十九条の七第一項の変更登録を受けなければならないものについては、前項の規定による認定の申請が同法第七十九条の四第一項各号のいずれにも該当しないこと。

九 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものであつて、次のイからニまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該

イからハまでに定める基準に適合すること。

イ 軌道法第三条の特許 同条の特許の基準

ロ 軌道法第十一条第一項の運賃及び料金の認可 同項の認可の基準

ハ 軌道法第二十二條ノ二の許可 同条の許可の基準

六 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであつて、次のイからハまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからハまでに定める基準に適合すること。

イ 道路運送法第四条第一項の許可 同法第六条各号(第二号を除く。ハにおいて同じ。)に掲げる基準

ロ 道路運送法第九条第一項の認可 同条第二項の基準

ハ 道路運送法第十五条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第六条各号に掲げる基準

七 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであつて、道路運送法第四条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第七条各号のいずれにも該当しないこと。

八 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、自家用有償旅客運送に該当するものであつて、道路運送法第七十九条の登録又は同法第七十九条の七第一項の変更登録を受けなければならないものについては、前項の規定による認定の申請が同法第七十九条の四第一項各号のいずれにも該当しないこと。

九 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものであつて、次のイからニまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該

イからニまでに定める基準に適合すること。

イ 海上運送法第三条第一項の許可 同法第四各号(第三号を除く。ハにおいて同じ。)に掲げる基準

ロ 海上運送法第八条第三項の認可 同条第四項の基準

ハ 海上運送法第十一条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第四各号に掲げる基準

ニ 海上運送法第十一条の二第二項の認可 同条第三項において準用する同法第四各号第六号に掲げる基準

十 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものであって、海上運送法第三条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第五条各号のいずれにも該当しないこと。

3 前項の認定をする場合において、鉄道事業法第十六条第一項の認可、軌道法第三条の特許、同法第十一条第一項の運賃若しくは料金の認可、同法第二十二條ノ二の許可、道路運送法第九条第一項の認可又は海上運送法第八条第三項の認可を要するものについては、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。

4 国土交通大臣は、第二項の認定をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより関係する道路管理者に、国土交通省令・内閣府令で定めるところにより関係する公安委員会に、それぞれ意見を聴くものとする。ただし、道路管理者の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令で定める場合、又は公安委員会の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令・内閣府令で定める場合は、この限りでない。

5 第二項の認定を受けた地方公共団体は、当該認定に係る地域公共交通再編実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

なければならぬ。

6 第二項から第四項までの規定は、前項の認定について準用する。

7 国土交通大臣は、第二項の認定に係る地域公共交通再編実施計画(第五項の変更の認定があつたときは、その変更後のもの。以下「認定地域公共交通再編実施計画」という。)が第二項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を実施すべき者が当該認定地域公共交通再編実施計画に従つて地域公共交通再編事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

8 第二項の認定及び第五項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(鉄道事業法の特例)

第二十七条の四 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について前条第二項(同条第六項において準用する場合を含む。以下同じ。)の認定を受けたときは、当該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業のうち、鉄道事業法第三条第一項の許可若しくは同法第七条第一項若しくは第十六条第一項の認可を受け、又は同法第七条第三項、第十六条第三項若しくは第四項、第十七条、第二十八条第一項若しくは第二十八条の二第一項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

(軌道法の特例)

第二十七条の五 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について第二十七条の三第二項の認定を受けたときは、当該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業のうち、軌道法第三条の特許、同法第十一条第一項の運賃若しくは料金の認可若しくは同法第十二条ノ二の許可を受け、又は同法第十一条第二項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により特許、認可

若しくは許可を受け、又は届出をしたものとみなす。

(道路運送法の特例)

第二十七条の六 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について第二十七条の三第二項の認定を受けたときは、当該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業について道路運送法第四条第一項の許可若しくは同法第九条第一項若しくは第十五条第一項の認可を受け、又は同法第九条第三項から第五項まで、第十五条第三項若しくは第四項、第十五条の二第一項、第十五条の三若しくは第三十八条第一項若しくは第二項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものと、自家用有償旅客運送について同法第七十九条の登録若しくは同法第七十九条の七第一項の変更登録を受け、又は同条第三項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により登録若しくは変更登録を受け、又は届出をしたものとみなす。

2 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について第二十七条の三第二項の認定を受けたときは、当該認定の日以後は、当該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業に係る自家用有償旅客運送を行う者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる。

3 貨物自動車運送事業法(平成元年法律第八十三号)第二十五条第一項の規定は、前項の規定により貨物を運送する自家用有償旅客運送を行う者について準用する。

4 国土交通大臣は、その全部又は一部の区間又は区域が認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を実施する区域内に存する路線又は営業区域に係る一般乗合旅客自動車運送事業(当該地域公共交通再編事業に係るものを除く。次項において同じ。)について、道路運送法第四条第一項の許可又は同法第十五条第一項の認可の申請があつた場合には、当該事業の内容が同法第六条各号に掲げる基準に適合し、かつ、当該事業を実施しようとする者が同法第七条各号のいずれにも該当しないことのほか、同法第十五条第一項の認可の申請にあつては、当該事業の内容が同条第二項において準用する同法第六条各号に掲げる基準に適合することのほか、当該事業の経営により、当該認定地域公共交通再編実施計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがないかどうかを審査しなければならない。

て、道路運送法第四条第一項の許可又は同法第十五条第一項の認可の申請があつた場合には、同法第四条第一項の許可の申請にあつては、当該事業の内容が同法第六条各号に掲げる基準に適合し、かつ、当該事業を実施しようとする者が同法第七条各号のいずれにも該当しないことのほか、同法第十五条第一項の認可の申請にあつては、当該事業の内容が同条第二項において準用する同法第六条各号に掲げる基準に適合することのほか、当該事業の経営により、当該認定地域公共交通再編実施計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがないかどうかを審査しなければならない。

5 国土交通大臣は、その全部又は一部の区間又は区域が認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を実施する区域内に存する路線又は営業区域に係る一般乗合旅客自動車運送事業の経営により、当該認定地域公共交通再編実施計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認めるときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業を営む者に対し、相当の期限を定めて、公衆の利便を確保するためやむを得ない限度において、当該事業の実施方法の変更を命ずることができる。

6 国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業を営む者が前項の規定による命令に違反したときは、六月以内の期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは当該事業の停止を命じ、又は当該事業について道路運送法第四条第一項の許可を取り消すことができる。

7 道路運送法第四十一条の規定は、前項の規定により輸送施設の使用の停止又は事業の停止を命じた場合について準用する。

(海上運送法の特例)

第二十七条の七 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について第二十七条の三第二項

む。の規定による地域公共交通再編実施計画の認定」を加え、「第二十三条第一項（道路運送法の特例）若しくは」及び「第二十一条第三項（乗継

円滑化実施計画の認定）（同条第七項において準用する場合を含む。）の規定による乗継円滑化実施計画の認定若しくは同法」を削り、同表第百

二十五号の三中 百二十五の三 自家用有償旅客運送者の登録」を

百二十五の三 自家用有償旅客運送者の登録
(注) 地域公共交通の活性化
有償旅客運送者の登録
される場合における同
公共交通再編実施計画の
認定は、当該登録又

客運送者の登録
化及び再生に関する法律第二十七
送法の特例）の規定により自家用
又は変更登録を受けたものとみな
法第二十七条の三第二項（地域公
認定）（同条第六項において準用す
による地域公共交通再編実施計画
は変更登録とみなす。

に改め、同表第百三十三号中「第二十号（海上運送法の特例）」の

下に「第二十七条の七（海上運送法の特例）」
を、「による海上運送高度化実施計画の認定」の
下に「同法第二十七条の三第二項（地域公共交
通再編実施計画の認定）（同条第六項において準
用する場合を含む。）の規定による地域公共交通
再編実施計画の認定」を加え、同号（一）中「昭和
二十四年法律第百八十七号」を削る。
（中心市街地の活性化に関する法律の一部改正）
第七条 中心市街地の活性化に関する法律（平成
十年法律第九十二号）の一部を次のように改正
する。
第九条第五項中「地域公共交通総合連携計画」
を「地域公共交通網形成計画」に改める。